ВОЕННЫЕ МЕМУАРЫ

Г.В.ЗИМИН

ИСТРЕБИТЕЛИ



OZON.ru


SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Воспоминания Героя Советского Союза маршала авиации Г. В. Зимина посвящены ратным делам, подвигам советских летчиков-истребителей в годы Великой Отечественной войны. На обширном документальном материале автор показывает истоки мужества и героизма воздушных бойцов, их несгибаемую стойкость. Значительное место в мемуарах занимает повествование о людях и свершениях 240-й истребительной авиационной дивизии, которой Г. В. Зимин командовал и с которой прошел боевой путь до Берлина. Интересны размышления автора о командирской гибкости в применении тактических приемов, о причинах наших неудач в начальный период войны, о природе подвига и т. д.

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

- Список иллюстраций

Зимин, Георгий Васильевич
Истребители



[1] Так помечены страницы, номер предшествует.
{1} Так помечены ссылки на примечания.

Зимин Г. В. **Истребители**. — М.: Воениздат, 1988. — 432 с., 10 л. ил. — (Военные мемуары). isbn 5–203–00053–0. Тираж 65.000 экз.

Аннотация издательства: Воспоминания Героя Советского Союза маршала авиации Г. В. Зимина посвящены ратным делам, подвигам советских летчиков-истребителей в годы Великой Отечественной войны. На обширном документальном материале автор показывает истоки мужества и героизма воздушных бойцов, их несгибаемую стойкость. Значительное место в мемуарах занимает повествование о людях и свершениях 240-й истребительной авиационной дивизии, которой Г. В. Зимин командовал и с которой прошел боевой путь до Берлина. Интересны размышления автора о командирской гибкости в применении тактических приемов, о причинах наших неудач в начальный период войны, о природе подвига и т. д.

Содержание

В мирные дни [3]
Дальний Восток [12]
Война — и все же неожиданно... [28]
Трудное лето [41]
У стен Москвы [56]

Новое назначение [79]
Воюют не числом... [92]
Вокруг плацдарма [113]
Аэродромные будни [129]
Конец демянской группировки [145]
Особое задание [165]
Схема в реальность [176]
В небе над Волховом [182]
На новом фронте [210]
В боях за Смоленск [217]
Невельская операция [237]
«Багратион» [257]
Наступление [271]
Подарок маршала Новикова [290]
«Специально подготовленная часть» [306]
На гумбинненском направлении [316]
Период затишья [335]
В Восточной Пруссии [342]
На Кенигсберг! [355]
Накануне [372]
Штурм [379]
Над Берлином [400]
В послевоенные годы [422]
Примечания
Список иллюстраций

В мирные дни

Тот летний день тридцать первого года остался в моей памяти навсегда. Решалась моя судьба. Я подал начальнику мастерских электротехники и связи Западной железной дороги, где работал после окончания школы ФЗУ, заявление об уходе. Был с ним тягостный разговор. Наслушался я упреков в том, что, мол, тебя ценят, о тебе заботятся и сулят тебе ясные перспективы, а в ответ на все это... Словом, оказавшись за проходной, я еще почему-то чувствовал себя виноватым. Хотя в чем, собственно? Ведь желание пойти в авиацию было моей давней, еще мальчишеской мечтой, просто я никогда никому не говорил об этом, потому что сам уверился в несбыточности своих грез.

Только один раз до тех пор видел я вблизи самолеты. Однажды в поле неподалеку от завода приземлились три военных аэроплана. Все мы, мальчишки, кто это видел, побежали к ним, со сбившимся дыханием стояли поодаль от крылатых машин, не решаясь подойти к ним вплотную: мешали восторг и робость. Шесть летчиков — все в кожаных пальто, шлемах, с летными

очками, с необычными кожаными перчатками-крагами — о чем-то переговаривались между собой, не обращая на нас никакого внимания. Вот и все. Но с того дня и зародилась в моей душе заветная мечта...

А жизнь тем временем шла своим чередом. К девятнадцати годам уже освоив рабочую специальность, я прошел и трехлетний курс обучения в изостудии. Преподаватели там говорили, что из меня может получиться толк, и одно время я даже подумывал о поступлении в Академию художеств. Но на это у нас дома не было средств, да и вся обстановка тогда, как говорится, не способствовала... Тяжелые были годы: не так давно закончилась гражданская война, жить было трудно, и надо было реально оценивать свои возможности.

Кстати, вместе со мной в изостудии занимались будущие известные художники-карикатуристы Б. Ефимов и [4] В. Щеглов. Как-то уже в наше время я побывал в Центральном выставочном зале Москвы. Там демонстрировались работы Бориса Ефимова за 60(!) лет творческой деятельности. Сколько в них было мастерства, остроумия, наблюдательности, политической остроты во взгляде художника на самые жгучие вопросы нашего бурного века! Завидная, конечно, судьба, но я выбирал свою.

К началу тридцатых годов жизнь моя уже вполне определилась. С увлечением работал в мастерских, успел поступить на заочное отделение Московского высшего технического училища имени Н. Э. Баумана, много и с большим удовольствием занимался спортом. И все это развеялось в одночасье, когда я узнал, что пришло обращение ЦК ВЛКСМ, в котором объявлялся спецнабор в военно-воздушные школы: «Комсомол — на самолет!»

Такую возможность нельзя было упустить.

* * *

...Ответ из Ленинградской военно-теоретической школы летчиков. Мое заявление принято, и к указанному сроку я должен прибыть на вступительные экзамены.

Ехал я в город, в котором родился, о котором много слышал, но совершенно не знал — вырос-то я в Калуге. Отец мой, избитый до полусмерти жандармами за хранение станка для печатания прокламаций, умер, когда мне не было и года. Мать перевезла нас, четверо ребятишек, к бабушке в Калугу.

То были тяжелые времена. Первая мировая война, гражданская, голод, тиф... Сестры мои умерли, мать свалил тиф, старший брат ушел в Красную Армию, а я попал в детский дом. В 1922 году брат вернулся из армии, меня забрали из детского дома. Постепенно жизнь стала налаживаться. Почти десять лет

прошло... И вот я еду в Ленинград.

Там уже работала приемная комиссия. Прежде всего надо было пройти социальный отбор. Комиссия выясняла происхождение абитуриентов, как говорится, до пятого колена. Это было нетрудно понять: страна еще становилась на ноги после революции и гражданской войны, партия вела борьбу с чуждыми элементами, поэтому вопрос о социальной принадлежности будущих курсантов стоял очень остро. Половина прибывших была отсеяна именно по этому признаку. Еще с полсотни человек не выдержали экзамены, остальную фильтрацию довершила медицинская [5] комиссия. Поэтому из 267 человек было набрано только два отделения по 30 курсантов.

...Началась учеба. Срок обучения — два года. После этого предстояло еще два года учиться в военно-практической школе летчиков. Изучали аэродинамику, самолеты, двигатели, штурманское дело, военную географию, тактику и уставы. И, конечно, проводились учения в поле с дальними форсированными маршами при полной выкладке, со стрельбами.

Программу я осваивал успешно.

Должен заметить, что в те годы у нас существовали и такие авиашколы, где теоретическая и практическая (летная) учеба велись параллельно и весь курс занимал меньше времени, нежели тот, который предстояло пройти мне и моим товарищам в военно-теоретической школе. Но я никогда не только не жалел о том, что получил добротную теоретическую подготовку, но и довольно быстро понял, что мне повезло именно в том, что теорией мы занимались всерьез. Впоследствии мне приходилось встречать много хороших летчиков-практиков, которые прекрасно летали. Их опыт, казалось, не вызывал сомнений. Но только до определенной поры. Авиация стояла перед бурным и быстрым качественным скачком в своем развитии. И уже к концу тридцатых годов стало ясно, что даже большой практический опыт (особенно на уровне командиров летных частей) не может компенсировать недостаток теоретической подготовки, если она в свое время была слабовата. Это выражалось даже в относительно простых вещах — таких, например, как максимальное использование тактико-технических данных самолетов. Многие летчики, которых я знал, приходили к этому практическим путем, основываясь на своих ощущениях. Но ведь каждая машина имеет определенные аэродинамические и другие характеристики, которые можно переводить на язык математических формул, то есть с помощью точного расчета можно куда определеннее выявить возможности машины в разных режимах полета, нежели доверяться в этом своему глазомеру. Ощущения ведь нередко

бывают обманчивыми. Они объективны только в сочетании с точными, выверенными знаниями. Военно-теоретические школы летчиков давали такие знания уже в начале тридцатых годов.

Большим уважением у нас пользовался начальник школы В. И. Иванов. Это был эрудированный, известный в авиации тех лет специалист. Говорил он ясно, убедительно, [6] логично — его выступления всегда производили на нас большое впечатление. В петлицах начальник школы носил два ромба, что впоследствии, с 1935 года, соответствовало званию комдива. Это было фантастически высокое положение (званий еще не было) по нашим понятиям. В ту пору в Ленинградской школе было немало сильных преподавателей, влюбленных в авиацию. Многие из них были прекрасными методистами. Особенно выделялся преподаватель Вениамин Германович Линдеман, знаток аэродинамики. Почтение и некоторый трепет в наших курсантских душах вызывал начальник строевого отдела Сергей Николаевич Смелков, который носил в петлицах три «шпалы». За малейшую оплошность Смелков давал курсантам наряд вне очереди, причем наряд этот со снайперской точностью приходился на воскресенье. Твои друзья идут в увольнение в город, а ты — на кухню... Особо бдительно начальник строевого отдела следил за соблюдением формы одежды. Курсанты нет-нет да и ухитрялись нарушать порядок: шили модные командирские бриджи, мяли в гармошку хромовые сапоги, носили длинные, до пят, шинели, чудовищно заламывали тульи фуражек... Так что наказания «модники» получали поделом.

Эти штрихи школьного быта знакомы курсантам многих поколений. Только моды, конечно, менялись, а психология курсантов была извечной. Но это, повторяю, быт. Что же касается главного — учебного процесса, то он был организован образцово.

Летом 1933 года школу инспектировал начальник ВВС РККА Я. И. Алкснис. Он произвел на нас сильное впечатление. Энергичный, подвижный, стройный, с безукоризненной выправкой, Алкснис был примером образцового военного командира. Особое значение он придавал физической подготовке.

Я всегда любил спорт, меня всегда радовали ощущения физически здорового, полноценного человека. Спорт никогда не был для меня самоцелью, он стал обязательной нормой жизни. И потом, даже в зрелом возрасте, я с удовольствием возился с гирями, много ездил на велосипеде, занимался гимнастикой, увлекался туризмом, альпинизмом, исходил весь Кавказ. Уже в семидесятые годы мне доводилось преодолевать Клухорский перевал, ледники на высоте около трех тысяч метров. И если говорить об активном отдыхе военнослужащих, то, по-моему, нет

ничего более полезного, чем туризм. Это не [7] только средство укрепления здоровья, но и прекрасная возможность для изучения края, местности, это тренировка памяти и умения видеть все окрест глазами человека военного.

Впрочем, тогда, в 1933 году, я, конечно, нисколько не размышлял о роли спорта в моей жизни. Все было куда проще: просто ждал своей очереди держать экзамен на перекладине. Когда вызвали меня, я показал несколько комбинаций, которые в те годы считались довольно сложными. Выполнив программу, я встал в строй. Я. И. Алкснис подошел ко мне и поздравил с отличным выполнением упражнения на перекладине. А через пять дней перед строем школы был зачитан приказ начальника ВВС, в котором он за достижения в физподготовке наградил меня именными серебряными часами фирмы «Егер». Еще семи курсантам были вручены отечественные карманные часы «Точмех». Для меня это была первая и очень высокая награда.

С самого начала обучения в школе я попал в сборную команду гимнастов. В команде было девять человек. Я со своим ростом — под метр девяносто — всегда был на правом фланге. Стоящий рядом со мной курсант — на целую голову ниже. Словом, я невольно нарушал линейную гармонию нашей гимнастической шеренги.

Мы выступали на сценах районных Домов культуры Ленинграда после торжественных мероприятий, иногда давали спортивные программы перед концертами, доводилось «работать» даже на сценах театров.

Перед самым выпуском нам сообщили, что мы будем выступать в Мариинском оперном (ныне имени С. М. Кирова) театре 6 ноября после торжественного заседания.

Во время заседания мы сидели в зале. С докладом выступал С. М. Киров.

За два года учебы я несколько раз видел Сергея Мироновича. Когда проводили какие-нибудь кампании, имеющие большое государственное и общественное значение, в Смольном собирали активистов от предприятий, учреждений, военно-учебных заведений, и С. М. Киров всегда сам проводил инструктивные совещания. Очень четко, без всякого многословия, он объяснял суть момента и наши задачи в ходе проведения кампании, советовал, как лучше строить разъяснительную работу. Во всем, что он говорил, виделась мудрость и воля очень незаурядного руководителя. [8]

После завершения торжественной части на сцене началась наша спортивная программа. На этот раз перекладина, брусья и другие снаряды были установлены на сцене знаменитого театра.

От особой ответственности (выступать я должен был первым) поначалу сковало неприятное напряжение; но как только подошел к перекладине, сразу почувствовал себя легко и свободно. Свою программу выполнял с каким-то душевным подъемом и почти не чувствовал привычной тяжести тела. Все шло хорошо. После заднего и переднего вильоборота сделал сальто «бланшем», то есть не группируясь и не сгибаясь. При моей длинной фигуре это должно было произвести определенный эффект.

Мне аплодируют. Значит, все удалось как надо. Совсем успокаиваюсь и уже собираюсь уступить место товарищу по команде. В это время из ложи выходит на сцену Сергей Миронович Киров, берет меня за руку и говорит:

— Красиво исполнил. Спасибо. Поздравляю!

Ответил как положено:

— Служу трудовому народу!

Мои товарищи тоже имели успех. Это выступление и похвала Сергея Мироновича Кирова стали одним из самых памятных событий в моей жизни.

Приближался выпуск.

Помимо всяких хлопот, связанных с подготовкой к экзаменам, появляются хлопоты и другого рода: в свободное время — беготня по магазинам в поисках приличного чемодана. Но ничего подходящего не попадалось. Особым модником я никогда не был, но за своим внешним видом следил. Такая деталь, как хороший чемодан, для меня, выпускника, была немаловажной.

Через несколько дней после Октябрьских праздников я внезапно был вызван к начальнику школы. О причине вызова я строил самые различные предположения и был просто обескуражен, когда В. И. Иванов вручил мне новенький кожаный чемодан, а в нем — прекрасный спортивный костюм и коньки с ботинками. Подарок Сергея Мироновича Кирова...

* * *

После окончания Ленинградской военно-теоретической школы летчиков для продолжения обучения я был направлен в практическую летную школу в город Энгельс на Волге. Два года обучения здесь пролетели очень быстро. [9] В основном мы занимались летной подготовкой. В первый год осваивали учебный самолет У-2, потом — боевую машину Р-1. Это был тот самый аэроплан, который я когда-то видел в поле за нашим заводом...

Те курсанты, у кого дела шли не слишком успешно, осваивали самолет Р-5 — он считался более простым.

С первых же полетов я не только не испытывал никаких

неудобств и никаких разочарований, что иногда бывает с курсантами летных школ, но больше того — реальность полета оказалась еще более захватывающей, чем можно было предполагать.

Любимое дело продвигалось, в общем, без особых осечек. Странно, но меня даже ни разу не ругал инструктор. Похвал, правда, тоже не расточал. С методической точки зрения это было правильно: раз инструктор не делает серьезных замечаний, это надо понимать как поощрение.

Самолет Р-1 в те времена считался трудным и строгим. Понятие «строгий самолет» в авиации имеет вполне конкретный смысл. К таким машинам, например, впоследствии относился МиГ-3. Они, в частности, требуют твердых навыков в технике пилотирования и ошибок не прощают. Того, кто успешно осваивал Р-1, считали перспективным летчиком, которому был открыт путь в истребительную авиацию. А летчиками-истребителями мечтали быть все или почти все. Однако далеко не каждому удавалось попасть в этот разряд.

Вывозная программа на Р-1 планировалась в семьдесят полетов. Это считалось нормой для успевающего курсанта. Если кому-то из учлетов давали вылететь самостоятельно раньше, то об этом говорила уже вся эскадрилья. Нам рассказывали, что некоторые наиболее способные ребята выпускались после пятидесяти вывозных полетов. Они после обучения нередко оставались в школе как инструкторы.

Авторитет инструкторов, командиров звена, отряда и начальника школы Алексея Петровича Мейера был для нас непререкаем. Они решали судьбу учлета. Сами они летали безукоризненно.

Перед началом вывозных полетов на Р-1 все мы этого самолета побаивались. Уж очень много разговоров ходило о его коварстве, особенно при заходе на посадку и при выполнении пилотажных фигур.

После девятнадцатого вывозного полета инструктор неожиданно сказал мне, что я уже готов к самостоятельному [10] выпуску. Не верилось. Потом я решил, что это шутка, но он добавил:

— Буду докладывать о вашей готовности к самостоятельному вылету.

И сделал как сказал.

После этого у меня было еще шесть контрольных полетов: с командиром звена, командиром отряда и командиром эскадрильи С. А. Пестовым — с каждым по два. Заключение командира эскадрильи было коротким:

— Готовьтесь к самостоятельному полету.

Так двадцать шестой полет стал моим первым самостоятельным. Взлетел вроде бы совершенно спокойно, в полете никаких особых затруднений не испытал и посадку сделал точно у «Т».

Выхожу из самолета — идет сам начальник школы. Он поздравил меня с первым самостоятельным полетом, не дав мне доложить.

— Отлично! Вы первый, кто вылетел самостоятельно после девятнадцати провозных полетов. Поздравляю!..

И уже после поздравлений командиров эскадрильи, отряда, звена наконец я добрался до своего инструктора Столярова. Он обнял меня.

После этого памятного дня как-то само собой в школе сложилось мнение, что в будущем я стану летчиком-испытателем.

Наступили выпускные экзамены. Председателем комиссии был командир из войск с ромбом в петлицах. Летчик, конечно. Когда началась проверка летной подготовки, погода испортилась. Стояла сплошная низкая облачность, нижняя кромка не превышала 500–600 метров. Проверяли только полет по кругу и виражи в зоне. Для проверки высшего пилотажа не было высоты.

Когда подошла моя очередь, председатель комиссии полетел со мной. Наверное, командование школы предварительно замолвило за меня какое-то слово, потому что едва мы вошли в зону, как экзаменатор приказал по переговорному устройству:

— Выполняйте полностью задание по пилотажу. А высота — 550 метров.

Я выполнил всю программу и произвел посадку. Председатель комиссии поставил мне отличную оценку. Поскольку такие же оценки у меня были и по теоретическим дисциплинам, то, к моему удивлению, случилось, что я оказался единственным отличником из выпуска.

Потом, когда экзамены были уже позади, председатель [11] государственной комиссии беседовал со мной о назначении на должность.

— По существующему положению, — сказал он, — отличник может выбирать любое из имеющихся вакантных мест. Ты, я знаю, мечтаешь быть летчиком-испытателем. Но мой тебе совет, сынок: поезжай на Дальний Восток. Там сейчас напряженная обстановка и самый ответственный участок в стране. Там нужны хорошие летчики, вполне подготовленные к защите Родины. Решайся!

Я сразу согласился.

— Ну и правильно!

Вскоре нам зачитали приказ Наркома обороны СССР. Всем

выпускникам было присвоено только что введенное звание «лейтенант». Указывались части — кому где служить. Я, как и было определено, назначался на Дальний Восток.

Нам предоставили месяц отпуска, и я поехал в Калугу навестить мать, родных, друзей и знакомых. Зашел в свою школу ФЗУ, на завод, в мастерские электротехники и связи, откуда четыре года назад отправлялся в Ленинград навстречу своей судьбе. Старые друзья искренне радовались за меня, с интересом рассматривали мою летную форму, которая, кажется, всем нравилась. Было много расспросов про авиацию. Спрашивали, не страшно ли летать. Много было всяких напутствий и пожеланий. Общее недоумение и сочувствие у всех вызывало только место моей будущей службы.

— Как тебе не повезло, — говорили друзья, — такая даль. И что там тебя ждет?

Этого никто не знал.

Шел тысяча девятьсот тридцать пятый год.

* * *

Отпуск пролетел быстро, и раньше всех это почувствовала, конечно, мама.

Моя матушка Мария Александровна была мудрой женщиной. Сколько я себя знаю, не могу вспомнить случая, чтобы она когда-нибудь кричала на нас или чтобы из ее уст кто-то из нас услышал грубое слово. Вместе с тем, когда надо было, она могла быть твердой и строгой. Мы никогда не слышали, чтобы она осуждала кого-либо из соседей или знакомых, а тем более скандалила бы с ними. Все она делала уравновешенно, спокойно и доброжелательно. Работала много, чтобы нас, четверых, прокормить. Зарабатывала стиркой и шитьем. Днем стирала, [12] а ночами шила простейшие вещи. Когда она спала — мы не знали. Когда мы ложились, ее делам еще не было видно конца, когда просыпались — она давно уже была на ногах. Несмотря на трудную жизнь, мать никогда никому не завидовала, ни на что не жаловалась и всегда была приветлива. Она очень любила нас, а позднее души не чаяла во внуках, делая для них все возможное и невозможное. И мы — взрослые дети и внуки — платили ей такой же любовью. Очень любила читать, хотя образование имела всего четыре класса приходской школы. Всегда следила за тем, чтобы мы, приходя из школы, сначала делали домашнее задание, и только после этого разрешала нам резвиться. Если что-то случалось у соседей или знакомых, кто-то заболевал, без всякой просьбы приходила на помощь, считая это первой своей обязанностью. Впоследствии, когда она приезжала ко мне в Москву, то с большим удовольствием ходила в театры. Особенно

ей нравилась оперетта, вероятно, потому, что всю жизнь она сама любила юмор. В восемьдесят лет она могла от души звонко смеяться, прекрасно понимала шутки и сама могла подшутить. Только в последние пять — семь лет ее жизни у нее стал ухудшаться слух, приходилось говорить громко, а иногда повторять сказанное. Мы сочувствовали ей, но она, подшучивая над своим недугом, говорила: «Ничего, может, кто на меня и ворчит, а я не слышу, и мне спокойнее». Очень любила матушка жизнь, хотя судьба ее не баловала. Умерла она в 1975 году на восемьдесят восьмом году жизни, оставаясь в душе молодой. Такой она осталась и в моей памяти.

Когда отпуск мой кончился, она сказала мне на прощанье:

— Раз нужно, сынок, поезжай. Помни, что солнце светит для всех и везде одинаково. И мир не без добрых людей. Запомни: жизнь человеческая очень коротка, старайся сделать людям больше добра. Никого не обижай, и тебе все будут платить тем же. Хороших людей на свете много, бери от них все лучшее, учись у них. И не забывай нас. — А еще она добавила: — Летай только пониже и потише... — и, конечно, заплакала.

С этим напутствием я и отбыл в дальние края.

Дальний Восток

Гражданские самолеты в то время в Приморье не летали. Я ехал на станцию Уссури, расположенную возле [13] Лесозаводска, курьерским поездом пятнадцать суток. Недалеко от нее на полевом аэродроме дислоцировалась 31-я отдельная истребительная авиационная эскадрилья, в которой мне предстояло служить.

Жилья там на всех не хватало. Все только строилось. Многие жили в палатках, а некоторые даже в землянках.

Эскадрилья была вооружена самолетами полуторапланами И-5 и состояла из трех отрядов по 9 самолетов в каждом. Я попал в отряд, которым командовал Алексей Шолохов. Вместе с выпускниками из других авиашкол — Дроздовым и Копцовым — я начал осваивать истребитель И-5, на котором никто из нас еще не летал. Я и Иван Дроздов попали в звено Павла Шишкарева. Командир отряда и командиры звеньев были хорошо подготовленными летчиками и имели большой методический опыт, поэтому новый для нас самолет мы осваивали быстро. И-5 был очень маневренным истребителем и имел на вооружении четыре пулемета. На первых порах мы отрабатывали одиночный высший пилотаж, а немного позже занялись отработкой групповой слетанности, группового пилотажа и боевого применения.

Командир звена Павел Шишкарев особое внимание обращал

на групповую слетанность и выполнение группового высшего пилотажа. Это было закономерно. Звено, состоявшее в ту пору из трех самолетов, было основной боевой единицей, и потому в воздухе летчики должны были действовать как один человек. Мы это понимали, но у нас на первых порах не все получалось достаточно гладко.

Очень быстро мы почувствовали характер своего командира. Если какой-то элемент группового пилотажа у нас не получался из-за отсутствия необходимых навыков, Шишкарев не уставал повторять сам этот элемент вновь и вновь. Но если он считал, что мы можем справиться с задачей, но недостаточно усердны для этого — в частности, на глубоких виражах, — то немедленно снижался до минимума над равнинным местом, обычно либо над рисовыми полями, либо над болотами. Он кружил на высоте десять — пятнадцать метров. Поскольку Шишкарев «виражил» на малой высоте, любая ошибка со стороны ведомого могла привести к печальным последствиям. Методика, конечно, жесткая, но вполне действенная. Суть ее мы постигли быстро: хочешь жить — не отрывайся и [14] точно сохраняй свое место в строю. После нескольких подобных «сеансов» мы довольно прочно усвоили науку групповой слетанности и делали все возможное, чтобы повторно не испытывать того не слишком приятного состояния, когда покрываешься испариной от напряжения.

Мы много и с радостью летали, сначала днем, позже — ночью, много стреляли по наземным и воздушным целям, бомбили с пикирования и с бреющего полета. В летний день за два вылета на каждого летчика приходилось от четырех до шести стрельб. Подобная практика позволяла ускоренно вводить в строй молодой летный состав. Этого требовала напряженная обстановка на Дальнем Востоке.

Менее чем через год я был назначен командиром звена. А в 1937 году, когда командир отряда Алексей Шолохов был переведен в другую часть, мне доверили исполнение обязанностей командира отряда. Начало моей работы в этой должности было связано с одним драматичным событием.

Обстановка у границы усложнялась. Японские самолеты то и дело совершали полеты у самой границы, а зачастую и нарушали ее. Все это носило разведывательно-провокационный характер, и мы постоянно жили в напряженном ожидании. Дежурили отрядами. Одно звено всегда находилось в готовности к немедленному вылету. Летчики сидели в машинах. От аэродрома граница была всего в шести километрах.

В тот памятный день дежурил наш отряд. В готовности номер один находилось мое бывшее звено — звено Павла Шишкарева.

Получаем оповещение от постов ВНОС, что японский самолет нарушил границу севернее Уссури и углубляется на нашу территорию. Погода осенняя: сплошная низкая облачность на высоте 200 метров, день серый, видимость как в сумерках.

Даю ракету для взлета дежурного звена. Через две минуты оно в воздухе. Дальнейшее я узнал из доклада Павла Шишкарева после посадки.

Самолет-нарушитель шел курсом на юг под самой кромкой облаков и временами скрывался в белесой мгле. Как докладывал командир звена, он увидел самолет необычной, незнакомой конфигурации с красными кругами на фюзеляже и на крыльях. Красный круг — символ восходящего солнца — эмблема японских ВВС. Поэтому Шишкарев приказал своим ведомым идти сзади и ниже, а сам сблизился с самолетом-нарушителем и с дистанции [15] 100 метров открыл огонь из всех четырех пулеметов, но, когда проскочил над атакованным им самолетом, ясно увидел на его плоскостях звезды. Между тем самолет задымил, пошел со снижением и произвел посадку на озере Ханко.

Мой бывший командир был настолько обескуражен, что поначалу никак не мог связно доложить о происшествии. Он и в обычной обстановке заикался, а после такой стрессовой ситуации вообще не мог произнести ни слова, И первыми словами, которые он выдохнул, были:

— Сбил свой самолет...

Это, как выяснилось, был гидросамолет пограничных войск. Таких машин никто из наших летчиков никогда не видел. Самолет вылетел из-под Хабаровска о комбригом погранвойск на борту. Из-за плохой погоды летчик потерял ориентировку, ушел в сторону границы, но потом, восстановив ориентировку, снова вышел на Уссури, где его и приняли наблюдатели поста ВНОС за нарушителя. Машина получила множество пробоин, был выведен из строя двигатель, комбриг и бортмеханик получили ранения.

Павлу Шишкареву грозил трибунал. Летчики звена утверждали, что они тоже ясно видели красный круг. Тогда по нашему настоянию дознаватель провел следственный эксперимент. В такую же погоду (только уже на земле) пригнали другой самолет-амфибию и стали рассматривать его с расстояния 100 метров. Все ясно увидели красный круг! Оказалось, что этот зрительный эффект вызывала обрамляющая звезду черная кайма, которая, кстати говоря, была и на других наших самолетах.

Павел Шишкарев был оправдан. Приказом Наркома обороны СССР впредь было запрещено на самолетах обрамлять каймой звезды.

В 1936–1937 годах на вооружение ВВС Японии поступили

новые самолеты с повышенной дальностью полета, скоростью и огневой мощью. Одномоторный истребитель И-95 имел скорость 330–350 километров в час, а истребитель И-96 и того больше — под 400 километров в час. Это намного перекрывало возможности нашего И-5. Японские истребители отличались хорошей маневренностью. И-96 предназначался в основном для сопровождения бомбардировщиков. Мы внимательно следили за этими самолетами, поскольку появились они в Маньчжурии, в тех японских авиационных частях, которые располагались непосредственно против наших ВВС в Приморье. [16]

Но и мы к тому времени существенно усилились. В 1937 году мы получили новые самолеты И-15 и быстро закончили переучивание. Самолет был хороший, по своим летно-тактическим данным он намного превосходил И-5, и это, конечно, поднимало настроение летчиков.

В начале 1938 года 31-я отдельная авиационная истребительная эскадрилья была переформирована в полк, а отряды — в эскадрильи. В каждой было по 15 самолетов.

Я был назначен заместителем командира эскадрильи к старшему лейтенанту Николаю Ивановичу Бочарову. Тогда же стали поступать новые самолеты И-15бис. Это была модификация хорошо известного нам биплана И-15 (все машины этих модификаций и последующей — И-153 — были созданы в конструкторском бюро Поликарпова).

Переучивание на «бисах» шло быстро потому, что машина, в принципе, была знакомая, и потому, что уровень летной и боевой подготовки в полку был уже довольно высоким. В ту пору налет на каждого летчика в год составлял 150–160 часов. Это немало, особенно в тех частях, где учения, занятия и тренировочные полеты проводятся тактически грамотно.

В нашей подготовке многое коренным образом изменилось с назначением на должность командующего ВВС Приморской группы комбрига П. В. Рычагова. Он был молод, энергичен, прекрасно летал и имел богатый опыт боев в республиканской Испании и в Китае. По его указаниям стали проводиться групповые массовые учебные бои, в которых одновременно участвовало 100 и более самолетов. Обычно после первых же атак боевой порядок сторон нарушался, и в дальнейшем бой вели отдельные экипажи и звенья в очень сложной воздушной обстановке.

Такая ситуация была максимально приближена к реальным боевым условиям того времени.

В ходе учений ВВС в масштабах Приморья, как правило, предусматривалось большое количество перебазирований на

новые оперативные и запасные аэродромы, маневр частями. Это давало серьезную практику летному составу и помогало хорошо изучить аэродромную сеть своего театра боевых действий. Впоследствии опыт событий в районе озера Хасан и на реке Халхин-Гол подтвердил правильность такой методики обучения.

Но время Халхин-Гола в 1938 году еще не пришло. [17]

Надвигались события на озере Хасан. Японцы стянули в этот район крупную группировку войск и начали провокации.

Наша эскадрилья перебазировалась в район озера Хасан на аэродром Барабаш. Туда же были перемещены еще четыре авиационные эскадрильи. На маленьком полевом аэродроме, с двух сторон зажатом горами, находились 75 самолетов. С одной стороны горы поднимались круто, с другой — более полого: там протекала узкая горная речка. Машины стояли впритык вдоль горы по всей длине взлетно-посадочной полосы. Рассредоточить машины было негде. Взлетно-посадочная полоса, зажатая горами, по сути, и была аэродромом.

Я летал к озеру Хасан еще со старого места базирования с заданием командира полка установить для организации взаимодействия контакт с командиром стрелковой дивизии. Контакт-то я установил, но обстановка была неясной, и потому никаких четких указаний о взаимодействии в тот раз не последовало. Мне было сказано: «Получите приказ и будете его выполнять. Подробности будут уточнены позже». У меня сложилось впечатление, что командир дивизии сам еще не имел ясного представления об обстановке. Вот все, что я тогда выяснил. Ну а немного позже последовал приказ о перебазировании эскадрильи на аэродром Барабаш. Старшим всей авиационной группы был назначен мой командир Н. И. Бочаров.

5 августа 1938 года был получен приказ, в котором говорилось: 6 августа в 9.00 наземные войска переходят в наступление. За 10–15 минут до этого времени необходимо нанести по сопке Заозерной бомбовый удар. После 9.00 бомбометание запрещалось. Тот, кто не успеет отбомбиться по целям, должен сбросить бомбы в залив.

К концу дня у Н. И. Бочарова поднялась температура: его свалил приступ малярии. В те часы на наш аэродром прибыл командующий ВВС Приморской группы Дальневосточного фронта комдив П. В. Рычагов. Он уточнил задачу, поинтересовался тем, как готовы летчики в эскадрильях к выполнению боевого задания. Узнав о болезни Бочарова, старшим всей группы командующий назначил меня. Я доложил комдиву, что в нашей группе есть капитан, командир эскадрильи из ВВС Тихоокеанского флота.

Рычагов спокойно выслушал и так же спокойно подтвердил свое решение: старшим он назначал меня.

П. В. Рычагов в нашей авиации в предвоенные годы был заметной фигурой. Судьба его небезынтересна и в [18] определенной мере показательна для тех лет. Невысокий, крепкий, с цепким, оценивающим взглядом, он был человеком дела, действия. Это качество в людях мне всегда импонировало. По возрасту он был, вероятно, моим ровесником, и одно это в моих глазах резко отличало его от тех авиационных командиров с высокими воинскими званиями, которых я видел в годы учебы. Те были летчиками старшего поколения, от которых Рычагова отличало еще и другое. В 1938 году он имел уже по тем временам немалый практический боевой опыт и как летчик-истребитель, и как командир крупной авиационной группы. В Испании он сбивал самолеты противника сам. В Китае наши истребители под его командованием одержали немало побед над японской авиацией.

В те годы мир уже заметно стало лихорадить. Ощущалось приближение второй мировой войны. Летчиков, имевших к началу войны такой боевой опыт, какой был у Павла Рычагова, насчитывалось не так уж и много. Этим во многом объясняется его быстрое продвижение по командным должностям. Я уже говорил, что с назначением П. В. Рычагова к нам командующим ВВС боевая подготовка в летных частях коренным образом улучшилась. В те годы, пожалуй, это было самым важным. Общий уровень выучки предвоенного поколения авиаторов был достаточно высоким. В последний предвоенный год Павел Рычагов занимал должность начальника Главного управления ВВС — заместителя Наркома обороны. И на этом посту он оставался энергичным и инициативным руководителем. Необходимо при этом заметить, что по свидетельству многих, кто знал П. В. Рычагова тогда лично, он и на своем высоком посту в той непростой обстановке, которая сложилась к началу войны, вел себя как человек принципиальный и не стеснялся ставить сложные и острые вопросы на самом высоком уровне. В своих мемуарах «Воспоминания и размышления» Маршал Советского Союза Г. К. Жуков, говоря о последнем предвоенном периоде, упоминает П. В. Рычагова как дельного и знающего военачальника, а Георгий Константинович, как известно, был не особенно щедр на похвалы.

Судьба Павла Рычагова завершилась трагически. По несправедливому и необоснованному обвинению был отстранен от занимаемой должности и предан суду. Впоследствии он был полностью реабилитирован, но наша авиация в самый трудный час потеряла прекрасного боевого летчика и опытного командира.

[19]

В августе 1938 года никто из нас не мог, конечно, увидеть близкое будущее столь определенно. Нами всецело владело настоящее — тревожное и неспокойное сегодня, которое заключалось в том, что японские войска начали боевые действия у дальневосточных границ. И нам предстояло дать милитаристам достойный отпор. К этому мы были готовы.

* * *

6 августа с утра был густой туман. Примерно за час До взлета он несколько приподнялся, однако высота его нижней кромки не превышала 50–60 метров. Я волновался. Условия для взлета и посадки на аэродроме были и без того непростые. А как подготовлены летчики других эскадрилий, я не знал...

Выслал на разведку опытный экипаж. Полет осложнялся тем, что узкая долина полностью исключала разворот обратно. Кроме того, на удалении 6–8 километров долина резко, почти под углом 90 градусов, поворачивала влево и выходила в залив южнее Владивостока. Поэтому разведчику предстоит пройти долиной (если она не закрыта туманом полностью!), развернуться над заливом и прийти обратно. Я говорю «долина», но точнее было бы говорить «ущелье». Если окажется, что оно забито туманом, то нам с нашего аэродрома такой массой самолетов просто не взлететь.

Летчик, посланный на разведку, благополучно вернулся. У меня гора с плеч: по всему ущелью, как он доложил, высота нижней кромки тумана 60–70 метров, при входе в залив облачность рваная и приподнимается до 400–600 метров, плотность — 5–7 баллов. Верхняя граница ее на высоте 2500–3000 метров. Условия, конечно, сложные, но лететь можно.

Собрав командиров, я уточнил: взлет звеньями в плотном строю, сбор всей группы — за облаками, на высоте 3500 метров по маршруту. Остальное было проработано накануне.

Взлетаю первым. Самолет — с бомбовой нагрузкой. Он потяжелел, и управлять машиной нелегко. Летчики идут плотным строем за мной.

Над заливом через появившиеся «окна» проходим облачность и на высоте 3500 метров берем курс к сопке Заозерной. Там наибольшая концентрация войск противника, эту сопку нам и надо бомбить. Я уменьшил скорость, [20] чтобы вся группа могла собраться в боевой порядок. Но какая облачность у цели, найдем ли сопку?

Слежу за временем. Его в обрез, лишних минут нет. Перед целью все должны перестроиться в колонну звеньев. Бомбометание следовало производить звеньями с пикирования.

Моя эскадрилья после выполнения задания должна была набрать высоту и прикрыть при случае все остальные самолеты группы от атак японских истребителей.

Погода улучшилась, но бомбить нам все же не пришлось, поскольку наша группа подошла к цели только к 9.00. Японские зенитчики успели открыть огонь, и несколько наших самолетов получили повреждения. Но сбитых не было. Мы развернулись, вышли в указанный район и, сбросив бомбы, пошли на свой аэродром. К моменту возвращения туман в лощине рассеялся, поэтому при посадке никаких затруднений не было.

Силу нашей авиации в тот день японцы все же почувствовали: во второй половине дня 180 советских бомбардировщиков нанесли по противнику два массированных удара, которые во многом облегчили выполнение задачи нашим стрелковым соединениям.

За период боев в этом районе большинство летчиков нашей истребительной группы совершили по 15–20 боевых вылетов. Мы с ведомым лейтенантом В. Гольцевым сделали 32 вылета, из них несколько на воздушную разведку.

У нашего командования были данные о выдвижении трех танковых дивизий противника. Мы с напарником должны были уточнить эти данные. Первоначальные сведения не подтвердились. Мы лишь обнаружили на марше отдельные танковые колонны силой до батальона, и только одна, покрупнее, была силой до полка. Кроме этого, нам было приказано проследить за ближайшими аэродромами противника.

Одним из них был аэродром Тумынзы. Большое поле было разделено оврагом, и каждая часть этой площади представляла собой отдельное летное поле. На границе каждого из них стояло по пять-шесть ангаров, замаскированных под жилые дома: были сделаны окна, двери, даже печные трубы. Неподалеку от аэродрома — крупный населенный пункт Тумынзы. Жилища — в основном мазанки из глины — напоминали какое-то жалкое первобытное поселение. Посреди этих мазанок высился прекрасный двухэтажный особняк с большими верандами, [21] красиво украшенный и обнесенный высоким каменным забором. Его, видимо, занимал какой-то японский бонза.

При каждом вылете на разведку нас предупреждали: без крайней надобности огня не открывать, воздушных боев по возможности избегать.

После первого вылета на разведку этого аэродрома у нас сложилось полное впечатление, что он мертв. Даже с бреющего полета не было заметно ничего живого.

При повторном заходе я решил обстрелять ангары. Если

ангар удастся поджечь, то противник, который, возможно, прячется в нем, обнаружит себя.

Я дал по ангару очередь, но безрезультатно.

Только в следующий вылет мне все же удалось поджечь один ангар, и сразу около него забегали люди, с земли открыла огонь зенитная артиллерия. Аэродром был все-таки действующим.

Несколько раз во время разведвылетов мы видели в воздухе японские истребители — пару или звено, — но, выполняя указания, в бой не ввязывались.

Боевые действия у озера Хасан длились недолго. Японские войска, пытавшиеся захватить сопку Заозерную, были разбиты и дальнейших усилий к обострению военного конфликта в этом районе не предпринимали. Но мы в течение всего августа, сентября и части октября оставались на передовом аэродроме, несли боевое дежурство и только глубокой осенью возвратились на свой постоянный аэродром.

Мне была выделена путевка на курорт, и я уехал в Пятигорск. Там была на излечении группа раненых, которые участвовали в боях у озера Хасан. Их встречали как героев, организовывали митинги, встречи с ними.

26 октября в газетах был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении участников боев у озера Хасан. С большим удивлением и огромной радостью узнал из него, что и я удостоен ордена Ленина.

После отдыха возвращался на Дальний Восток через Москву. Там мне и была вручена первая моя награда. Вручал ордена и медали Михаил Иванович Калинин. В зале были комкор Г. М. Штерн, комдив П. В. Рычагов и другие участники боев, которые тоже получали награды.

Тогда же мне было присвоено воинское звание «старший лейтенант», и я был назначен командиром эскадрильи. [22]

Вернувшись в свой полк, я с удвоенной энергией взялся за дела. Работы было много. События у озера Хасан показали высокую летную и боевую выучку наших авиаторов, но вместе с тем многое открылось для дальнейшего совершенствования. В частности, более высокие требования стали предъявляться к уровню подготовки командного состава частей.

Ежегодно перед началом нового учебного года у нас проводились сборы, на которых командиры, возглавляющие подразделения и частя от отряда до бригады, должны были сдавать экзамены по всем основным дисциплинам: тактике воздушного боя, теории стрельбы и бомбометания, штурманскому делу, аэродинамике и материальной части самолета. Сдавать надо было только на «отлично». Тот, кто получал первоначально

оценку ниже, должен был пересдавать дисциплину. Некоторым командирам приходилось делать по нескольку попыток. Конечно, они сгорали от стыда. А после сдачи на «отлично» командир получал красный флажок, который укреплялся на общей доске против его фамилии. Экзамены не были формальностью: ведь только после отличной сдачи всех дисциплин летчик допускался к командной работе. Они для многих были очень нелегким этапом. Особенно трудным был экзамен по аэродинамике, в которой требовались глубокие знания математики. Я аэродинамику любил еще со времени обучения в Ленинградской школе летчиков, занимался ею просто из пристрастия переводить некоторые понятия с обиходного летного языка на точный и лаконичный язык математических формул. П. В. Рычагов об этом моем увлечении знал, поэтому приказал принимать экзамены по аэродинамике на сборах руководящего состава.

Во время экзаменов иногда возникали непростые, я бы сказал, щекотливые ситуации. Помню, пришел сдавать предмет командир авиационной штурмовой бригады комбриг М. М. Рыженков. Он посмотрел мне спокойно в глаза и так же спокойно сказал:

— Зимин, ты ведь знаешь, что я никогда не сдам аэродинамику даже на тройку. Я ведь математики не знаю, и ты можешь просидеть со мной бесполезно хоть целый год. Давай лучше мне флажок сразу, и мы красиво разойдемся...

Попробуйте представить меня, старшего лейтенанта, перед комбригом в положении экзаменатора. Комбриг был авиатором старшего поколения. В пору его летной молодости [23] так не учили, как учили меня в тридцатые годы. И я из уважения к заслуженному и опытному командиру, конечно, выдал ему флажок, но командующему об этом все-таки доложил.

— Правильно сделал, — сказал П. В. Рычагов.

Впрочем, случай с М. М. Рыженковым был у меня единственным исключением из правил.

Когда сборы заканчивались, командиры соединений и частей принимали экзамены от летного состава.

Наиболее сложным элементом в подготовке летчика-истребителя в ту пору была воздушная стрельба. В бригаде проводились соревнования по огневой подготовке между отрядами. Летчики, занявшие первые места, отмечались приказом и награждались ценными подарками. При этом мало было поразить цель на «отлично». В расчет принималось и количество попаданий сверх необходимых для оценки «отлично». А это удавалось далеко не каждому.

Устойчиво в бригаде стрелял, пожалуй, только старший

лейтенант Н. И. Бочаров. Каждый раз, когда он нажимал на гашетки, результат был ошеломляющий: пробоин в мишени сверх отличной оценки было каждый раз с лихвой. Выглядело это чистой фантастикой, и Бочаров, по натуре добродушный и нечестолюбивый, в гордом одиночестве нес бремя славы лучшего стрелка бригады. В результатах Бочарова явно был скрыт какой-то парадокс, и я пытался его понять, но долгое время никакого объяснения «чуду» не находил. И никто другой не мог ничего объяснить. Произносились дежурные слова: «Большой опыт!» — и этим как будто бы снимались все вопросы.

Опыт, как известно, вещь вполне постижимая. Тем более что Бочаров охотно выступал на научных конференциях, спокойно и уверенно говорил о своих приемах. По в этой уверенности я заметил однажды какую-то уловку, он будто заранее знал, что сколько бы он ни толковал о своих приемах стрельбы, они все равно для других будут непостижимы. «Воздушная стрельба — дело тонкое, — говорил Бочаров и добавлял со скрытой улыбкой — Вот, скажем, настроение... Если оно у меня хорошее, то к расчетному упреждению в тысячных я обычно добавляю три тысячных на рефлекс нажатия на гашетки. Если настроение плохое — то добавляю пять тысячных, так как при плохом настроении рефлекс проявляется замедленно...» И далее в таком же духе. И чем больше он говорил, тем мрачнее становились наши мысли: [24] как же это он способен улавливать какие-то там тысячные?! И мы приходили к мысли, что если не дано что природой, то не дано вообще. И что наш вечный призер — феномен.

Я сломал бы голову окончательно над этой проблемой, но однажды...

Однажды, когда я дежурил звеном на полевом аэродроме Иман, была произведена проверка полетом контрольного самолета с буксируемой мишенью. Я своевременно вылетел, перехватил и обстрелял цель. Буксировщик шел на высоте 800 метров, и, чтобы занять исходное положение для стрельбы, мне пришлось выполнить глубокий вираж. Наблюдая за целью, плавно вывел истребитель из виража, регулируя положение самолета креном. Самолет как бы скользил в воздухе. И тут я увидел странную картину: истребитель мой перемещался скольжением, а мишень словно застыла в перекрестии прицела... С дистанции 100 метров без всякого упреждения открыл огонь. У меня 60 патронов — по 30 на пулемет, — и я одной длинной очередью выпустил весь боекомплект.

Произвел посадку, а сам все время размышляю над этим неожиданным эффектом: что же это за явление, когда при

плавном скольжении истребителя цель устойчиво держится в прицеле без всяких смещений? Случайно так вышло или есть в таком пространственном положении двух самолетов какая-то закономерность? А если есть, значит, подобное положение можно находить практически в каждом отдельном случае.

Размышляя так, еще не совсем веря в удачу, я не переставал корить себя за то, что, выпустив одной очередью весь боекомплект, сделал глупость. Ведь тут куда первая нуля пошла, туда и все остальные. А вдруг не попал?

Часа через три пришло сообщение, что в конусе — 32 пробоины. Половину боекомплекта, значит, всадил. А для оценки «отлично» требовалось всего семь попаданий... Вот тебе, думаю, и поправки на настроение, вот тебе и тысячные на загадочный рефлекс... А ведь открыл я эту закономерность случайно: совершил нужный маневр потому, что в сложившейся ситуации он был наиболее целесообразным. Значит, таким способом можно намеренно выходить в исходное положение для стрельбы!

Догадка была слишком дерзкой, и я решил до поры до времени не распространяться о ней, пока мне не удастся повторить проделанный маневр. На большое количество [25] попаданий в тот раз ведь никто внимания не обратил: все посчитали удачу случайной.

Но вот в первый же летный день, когда проводились тренировочные стрельбы, я уже вполне целеустремленно провел нужный маневр, и при небольшом скольжении цель опять застыла. Результат — лучше прежнего! Проверив этот метод еще в нескольких холостых заходах, я окончательно убедился в том, что все это достигается сравнительно просто и без каких бы то ни было нарушений условий стрельбы по дальности и ракурсу. Теперь можно было готовить нашему чемпиону достойный ответ.

После стрельб я собрал отряд и на занятиях по огневой подготовке объяснил летчикам методику такой стрельбы. Решили попробовать в первый же летный день.

Результаты всех нас поразили. До поры до времени мы решили «монополизировать» тайну: впереди были очередные стрелковые соревнования в бригаде. Когда они начались, наш отряд занял все первые места. Все до одного. Дело дошло до того, что перед последней стрельбой командир бригады полковник К. Г. Баранчук сказал мне:

— Да вы же совесть потеряли: оставьте хоть один приз для других частей.

Упрек был высказан им, конечно, с юмором, и потому я решил поступить по-джентльменски и за последний приз особенно не тягаться. Я вовсе не был против, чтобы один приз

достался кому-либо из соседей. Но мои летчики так хорошо стреляли, что забрали и последний приз. Призы, надо сказать, были нешуточные: мотоциклы, велосипеды, патефоны, часы.

Метод наш вскоре широко распространился в бригаде. Над Бочаровым, само собой, стали беззлобно подтрунивать, и на очередном смотре художественной самодеятельности ему были посвящены довольно остроумные частушки.

К этому эпизоду хочу добавить, что в годы Великой Отечественной войны таким методом я сбил несколько вражеских самолетов.

* * *

В 1939 году мне было присвоено воинское звание «капитан», и я был назначен заместителем командира 53-го истребительного авиаполка. Командовал полком майор Н. И. Бочаров. Полк дислоцировался рядом с населенным пунктом Старая Сысоевка, в долине Даубихе. Здесь же размещался штаб бригады. Аэродром был зажат горами [26] с востока и с запада, за его пределами простиралась непроходимая тайга, и бывали случаи, когда по ночам на летное поле забредали медведи. Поднималась тревога. «Диверсанта» в таких случаях обнаружить не удавалось, но медвежьи следы были всегда четкими.

Работы у меня теперь прибавилось. В полку было четыре эскадрильи, каждая летала по своему довольно плотному графику — кто днем, кто ночью, и в целом получалось, что полеты шли круглосуточно. И все, что происходило в полку, имело непосредственное отношение к моей работе. Работали напряженно, но летный состав был подготовлен хорошо.

Политическая обстановка в мире накалялась. На западе гитлеровцы уже оккупировали Польшу и приближались к нашим границам. У нас, правда, был договор с Германией о ненападении, но реальность не позволяла жить спокойно: в Европе началась вторая мировая война.

На Дальнем Востоке тоже было по-прежнему неспокойно. Потерпев неудачу в боях у озера Хасан, Япония затеяла более крупную военную провокацию на реке Халхин-Гол. Обострялись отношения с Финляндией: одна наша эскадрилья убыла в Карелию.

На Халхин-Голе, как известно, проходили ожесточенные воздушные бои, в которых с обеих сторон участвовало большое количество самолетов. К этому периоду ваши летчики уже получили и освоили последнюю модификацию поликарповского биплана И-153 — «Чайку». Она имела более совершенную аэродинамическую характеристику. В отличие от других поликарповских бипланов у этой машины убирались шасси, что

давало солидную прибавку в скорости. На И-153 и на И-16 наши летчики в воздушных боях имели преимущество над японской истребительной авиацией, а кроме того, превосходили японских летчиков в тактических приемах группового боя. Результаты воздушных боев на Халхин-Голе позволяли сделать вывод, что в целом подготовка наших летчиков-истребителей вполне отвечает требованиям времени.

Я говорил о том, какое большое значение в наших летных частях придавалось командирской учебе. Речь идет не только о практической стороне дела. Большое внимание уделялось и развитию теории. В частности, с огромным интересом мы, молодые командиры, изучали труды видного авиационного военного теоретика А. Н. Лапчинского, который еще в 1926 году издал крупную работу «Тактика авиации». В 1939 году вышел в свет его труд [27] «Воздушная армия», где были изложены основные положения о возможном характере боевых действий Военно-Воздушных Сил в начальный период войны. Подробно тактика истребительной авиации была изложена в книге П. П. Ионова «Истребительная авиация», изданной в 1940 году, а также работе Б. Л. Теплинского «Основы общей тактики Военно-Воздушных Сил» (книга вышла в 1940 году). В этих трудах авторы использовали все лучшее из полученного боевого опыта и развития отечественной авиации. Они исходили из того, что основным принципом боевого применения истребительной авиации следует считать боевые действия в интересах боя и операции сухопутных войск в тесном с ними взаимодействии, не исключая при этом самостоятельных действий.

Взгляды советских теоретиков по многим принципиальным вопросам убедительно опровергали популярную в те годы на Западе доктрину итальянского генерала Д. Дуэ, изложенную им в книге «Господство в воздухе». Дуэ обосновывал идею самостоятельной роли воздушного флота в системе вооруженных сил. По нему выходило, что авиация одна способна решить исход современной войны.

Опыт боев впоследствии полностью подтвердил несостоятельность взглядов Дуэ и правоту советских военных теоретиков. Но 50 лет назад то, что сегодня предстает в виде бесспорной истины, вовсе не было столь очевидным, и потому названные работы вызывали у нас огромный интерес и были, как говорится, нарасхват.

В моей памяти служба на Дальнем Востоке осталась незабываемым периодом жизни. И суровые условия быта, и какая-то особая атмосфера товарищества, взаимного доверия, дружелюбия, связывающая людей разных должностных категорий,

и одновременно дух высокой требовательности и, я бы сказал, здорового профессионального самолюбия — все это формировало нас и развивало в каждом и бойцовские, и чисто человеческие качества. Наконец, у меня боевое крещение тоже состоялось на Дальнем Востоке, и свою первую и очень высокую награду я заслужил именно там. В моей памяти нет ничего, что бы омрачало воспоминания о том периоде. В 1939 году мне было 27 лет. У меня уже был приличный летный и командирский опыт. И, конечно, огромный запас энергии. Единственное желание, которое постоянно меня одолевало, — это жажда знать еще больше. Мне дали хорошую по тем временам подготовку в военно-теоретической школе, я это чувствовал в своей повседневной службе, но тем [28] не менее постоянно ощущал жгучую потребность учиться. Я настойчиво просил командующего дать мне возможность поступить в Военно-воздушную академию имени профессора Н. Е. Жуковского. П. В. Рычагов ко мне, молодому командиру, относился не только с пониманием, но, я бы сказал, с заботливостью. Однако на мои просьбы насчет академии отвечал отказом.

— Зачем тебе учиться? — говорил он. — Ты и так хорошо подготовлен. Тебя ценят, выдвигают... — И, вероятно, чтобы отказ выглядел убедительней и не оставил бы в моей душе чувства досады, добавлял, показывая на мой орден: — Вот она, твоя академия.

Все-таки я не отступал, продолжал писать рапорты, и в конце концов на мою умоляющую просьбу П. В. Рычагов ответил согласием. В течение зимы и весны сорокового года я продолжал работать как заместитель командира полка, а все свободное время отдавал подготовке к экзаменам в академии. Сдавать их предстояло в июле — августе, а убыть в Москву мне разрешили только к самому началу экзаменов.

В академию был конкурс, и я, как все абитуриенты, конечно, волновался за исход экзаменов. Но вот объявлен приказ: меня зачислили слушателем.

Вскоре я уже с головой ушел в любимую стихию учебы. В академии преподавали ведущие авиационные специалисты, имена многих из них знала вся страна. Среди слушателей нашего курса было много опытных командиров — участников боев в Испании, в Китае, у озера Хасан, на Халхин-Голе, участников советско-финляндской войны. Вместе со мной на курсе учились такие известные в будущем летчики, как капитаны Ф. И. Шинкаренко, А. Ф. Семенов, С. И. Миронов, майоры Д. Т. Никишин, А. П. Юдаков и другие.

Вскоре после начала занятий, в том же 1940 году, наш

командный факультет был переведен во вновь созданную Военно-воздушную академию командного и штурманского состава ВВС Красной Армии в Монино, где мы и продолжали учиться. Первый курс был успешно закончен, мы стали готовиться к практике.

Война — и все же неожиданно…

Может показаться несколько необычным, но по учебным планам наша практика — практика командиров-авиаторов — должна была проходить в Севастополе, на Черноморском [29] флоте. Главной задачей нам ставили знакомство с боевой техникой и тактикой флота, с организацией системы ПВО флота и главной базы, ознакомление со спасательной службой, водолазным делом и другими сторонами жизни моряков.

Находясь на практике, мы успели побывать на крейсере «Червона Украина», на эсминце и подводной лодке, ознакомились с системой ПВО, береговой обороной базы и даже, облачась в водолазные костюмы, спускались на морское дно, что произвело на меня сильное впечатление, потому что таких необычных картин, как под водой, мне видеть раньше не приходилось.

Вполне естественно, что все увиденное нами в Севастополе воспринималось отчасти под эмоциональным воздействием ранее прочитанных морских повестей и романов. Мы были молоды, и дух романтических приключений — знаменитые морские сражения, борьба российских адмиралов за влияние в Черном море — все это было определенным фоном, на который наслаивались наши непосредственные впечатления. Мы были в восторге от знаменитой Севастопольской панорамы, сам город, изрезанный бухтами и раскинувшийся на прибрежных холмах, курганах и скалистых кручах, тоже будоражил воображение и быстро завоевал наши души. Приближалось воскресенье, в которое для нас была организована на автобусах экскурсия по южному берегу Крыма. Многие из нас ожидали экскурсию с нетерпением, поскольку еще не видели этих изумительных по красоте мест.

В таком вот приподнятом настроении, засидевшись вечером в субботу до глубокой ночи в гостях, мы с майором Д. Т. Никишиным возвращались от моряков в казарму военно-морского училища, где были расквартированы на время нашей практики. Стояла теплая непроглядно-черная южная ночь. Такая черная, что, как ни напрягай зрение, невозможно увидеть границу, где небо сливается с морем. И неисчислимое количество ярких звезд над головой…

Мы были уже почти у казарм, когда тишину вдруг прорезал звук сирены, и тотчас через громкоговорители над всем городом прозвучало оповещение о том, что на базе объявляется «большой

сбор». Тут же вспыхнули лучи зенитных прожекторов, которые начали шарить по небу, подсвечивая редкие кучевые облака. Погода была летная.

Наблюдая за движущимися лучами прожекторов, мы [30] все еще находились в состоянии очарования этой теплой южной ночи. Голубые полосы, расчеркивающие небо, хорошо вписывались в эту ночь и не портили этого очарования. Но потом послышались один-два орудийных выстрела. Било орудие большого калибра и, судя по направлению, из береговой батареи. Но уже через две-три минуты началась пальба из многих орудий сразу. Она ширилась, лучи прожекторов перестали беспорядочно шарить по всему небу и будто сконцентрировались в одной точке. Застрекотали зенитные пулеметы — в общем гуле их легко было различить по темпу огня и пулевым трассам. В небе появилась четверка наших истребителей.

Как завороженные наблюдали мы эту картину внезапного пробуждения города-бастиона и восхищались моряками: такое неожиданное начало учений, когда ни по каким признакам нельзя было что-либо предвидеть, — явное свидетельство высокой организации службы.

Потом, когда все прояснилось, мое уважение к морякам еще больше возросло: ведь если бы мы везде, повсеместно, встретили ту ночь — 22 июня — так, как моряки-черноморцы, можно было бы избежать многих и многих бед.

Но в те первые минуты, когда Севастополь проснулся от грохота орудий, мы с Никишиным мыслили привычно: начаты учения в обстановке, приближенной к боевой. К тому же мы видели, как полусонные моряки выскакивали из домов и ворчали, что даже в воскресенье им нет покоя. Даже когда на город упали первые бомбы, мы все еще продолжали думать, что это учения.

Реальность происходящего начала доходить до нас только тогда, когда раздались мощные взрывы, от которых повсюду всколыхнулись воздух и земля. Мы с Никишиным посмотрели друг на друга и в один голос выдохнули:

— Война!..

Тут же сразу заметили начавшиеся пожары в городе, услышали звон оконных стекол, выбитых воздушной волной, и вся эта картина — прожектора, самолеты, пулеметные трассы и орудийная пальба — наполнилась реальным, тягостным смыслом.

Когда мы торопливо, почти бегом, добрались до училища, все наши однокашники были в сборе и у всех на устах было только одно слово: «Война!» Расходились лишь в том, начало ли это большой войны или пока провокация. [31]

Лишь в полдень Московское радио донесло до нас сообщение

о вероломном нападении на нашу страну фашистской Германии. Только теперь мы получили представление о масштабах злодеяний и силах, которые нанесли нам удар. Люди, имеющие боевой опыт, подсознательно уже понимали, что такая война быстротечной быть не может. Но даже приблизительно представить себе ее продолжительность и ожидавшую всех нас тяжесть, конечно, никто не мог.

Вечером 22 июня мы выехали поездом в Москву.

* * *

С началом войны все изменилось. Прежде всего — в наших планах и намерениях. Многие из моих однокашников по академии после возвращения из Севастополя думали не столько о продолжении учебы, сколько о том, как бы поскорее попасть на фронт. Почти все мы были командирами с боевым опытом. Сам собой возникал вопрос: если не нам воевать, то кому же тогда? Наше желание побыстрее попасть в действующую армию подогревалось отчасти нашими же довоенными настроениями и верой в то, что враг будет быстро разбит. Многие всерьез опасались опоздать за войну... Читатель может меня поймать на противоречии: вроде бы абзацем раньше было сказано, что после объявления по радио 22 июня о начале войны автору и его товарищам стало ясно, что скоротечной такая война быть не может. И тут же — «опасались опоздать на войну»...

Все верно, действительно, так и было. Интуитивное, подсознательное чувство и собственный опыт людей повоевавших говорили одно, а привычное, воспитанное кинематографом, беллетристикой, речами предвоенное мышление еще довольно сильно влияло на наши представления, и потому многие боялись не поспеть. Все это перемешивалось и соседствовало в нашем сознании недолго: война быстро отфильтровала все довоенные иллюзии. Впрочем, уже через несколько дней после возвращения в Москву разговоры о скоротечности войны, по крайней мере в академия, затихли. Командование быстро охладило наш пыл разъяснениями о том, что откомандирование слушателей академии на фронт запрещено, что необходимо закончить обучение по сокращенной программе именно потому, что война, судя по всему, будет продолжительной и на фронтах потребуются грамотные, хорошо подготовленные командные кадры. [32]

Такой подход нам был понятен, но от этого желание попасть на фронт побыстрее не ослабевало. И тут некоторым из нас неожиданно повезло. В начале года с нами на одном курсе некоторое время учился старший лейтенант Василий Сталин. Потом он из академии убыл, но, конечно, помнил, что среди слушателей есть немало опытных командиров и боевых летчиков.

И вот однажды Василий Сталин снова появился у нас. Он подходил то к одному, то к другому слушателю и о чем-то беседовал с ними. Подошел и ко мне, спросил, не хочу ли я в скором времени отправиться на фронт, а когда я ответил утвердительно, сообщил, что формируется 42-й истребительный авиаполк и, поскольку, мол, я прибыл в академию с должности заместителя командира полка, мне могут предложить такую должность в формируемой части. Я тут же согласился.

Так в первой половине июля 1941 года я и некоторые мои товарищи были направлены в Орел, где шло укомплектование и переучивание летного состава полка на самолеты МиГ-3.

Командовал полком Герой Советского Союза майор Ф. И. Шинкаренко, замполитом (потом комиссаром) у него был политрук Н. В. Лысенко, опытный политработник и хороший летчик. Вместе с нами из академии в полк прибыли военный инженер по вооружению К. А. Поляков, бывший преподаватель, И. А. Добрин — инженер полка, прекрасный знаток авиационной техники.

Из Качинской летной школы в часть приехали сильные летчики В. Лобанов, Н. Власов, Е. Судробин, Б. Морозов, В. Зайцев. Николай Власов и Борис Морозов были назначены командирами эскадрилий, Валентин Лобанов и Евгений Судробин — заместителями. Из других полков прибыли истребители Александр Легчаков, Николай Портнов, Александр Котов, Демьян Романенко, Владимир Миронов, Александр Осипов, Григорий Герман, Николай Тихонов, Иван Максимов и замполит эскадрильи Николай Рузин.

Как уже, вероятно, понял читатель, это был не рядовой полк хотя бы потому, что в него отовсюду подбирали лучших летчиков. На его формирование и освоение пилотами самолета МиГ-3 было отведено меньше месяца. Но псе эти вопросы были решены в предельно сжатые сроки, что само по себе свидетельствовало о том, что часть укомплектована хорошим летным и инженерно-техническим [33] составом, который был способен успешно сражаться с сильной авиацией противника.

Я думаю, меня простит читатель, если сейчас я на время прерву последовательный ход изложения и затрону некоторые проблемы, которые в те далекие уже времена были вне сферы моей компетенции.

Собственно, речь идет об одном вопросе, который в свое время задавал я сам себе, как задавали его себе миллионы людей, а после войны в различных аудиториях его нередко задавали мне.

Вопрос естественный: почему так неудачно началась для нас война? Ответить на него однозначно невозможно, потому что он

касается событий грандиозного масштаба, и для того чтобы всесторонне и правильно ответить на него, необходимо провести глубокое исследование многих сторон жизни нашего общества хотя бы за десять предвоенных лет. Надо анализировать развитие и состояние предвоенных процессов в нашей экономике и науке, надо анализировать развитие военно-научной и военно-технической мысли, наконец, надо анализировать оценки внешнеполитической ситуации тех лет. В конечном счете, подобный анализ и выводы из него есть не что иное, как исторический и духовный опыт нашего народа, ибо речь в конце концов идет не просто о том, что мы неудачно начали войну, не просто о ряде просчетов, которые могли быть и более крупными, и менее крупными, а о том, что мы оказались втянуты в мировую войну. Провести такую работу одному человеку просто не под силу. В подобной работе союзником исследователя обычно становится время.

Сейчас, многие годы спустя со дня Победы, мы, конечно, с большей степенью объективности можем анализировать те или иные аспекты военного периода, мы менее подвержены крайностям в своих суждениях. Но, должен заметить, что, на мой взгляд, даже временная дистанция не слишком велика по отношению к событию такого масштаба, каким была вторая мировая война. Огромный поток документальной и исследовательской литературы о войне, как у нас в стране, так и за рубежом, не иссякает по сей день, что само по себе, мне кажется, подтверждает предыдущий тезис.

Поколение участников войны в силу вполне понятных причин осмысливает и оценивает период войны более субъективно, чем это будут делать наши потомки. Но мнения и суждения участников военных событий сами [34] по себе представляют едва ли не самую главную ценность для будущих исследователей. И чем честнее перед самим собой и перед будущими поколениями бывает в своих воспоминаниях очевидец, тем большую пользу обществу он приносит. В этом, в основном, я вижу и смысл военных мемуаров.

Как человек, прошедший всю войну от начала и до конца, как один из многих сотен тысяч фронтовиков, я, конечно, имею свою точку зрения на многие аспекты военного периода. Мое мнение в течение прошедших лет корректировалось по мере того, как возрастал объем моих знаний. Да и взгляд на собственный военный опыт тоже претерпевал изменения. Многочисленные вопросы, которые задавали мне в разные годы в различных аудиториях, заставили меня более сдержанно относиться к собственным ощущениям и с максимальной ответственностью

обдумывать ответы. И одним из самых трудных вопросов, который до сих пор волнует многих и многих советских людей, остается вопрос о неудачном для нас начале войны.

В различные годы мне приходилось слышать немало крайних точек зрения по этому вопросу. В частности и такую, что мы к войне оказались не готовы. Люди, которые так считали, ссылались именно на драматичное начало войны, которое, по их мнению, во многом определило все дальнейшие трудности и неслыханную тяжесть сражений. При этом, как правило, начинались ссылки на наше техническое отставание, которое выявилось летом сорок первого года.

Я такую точку зрения никогда принять не мог, поскольку здесь некоторые субъективные факторы (немаловажные, но все-таки субъективные!) как бы переставлялись в разряд объективных. Люди, которые рассуждали таким образом, руководствовались скорее эмоциями, нежели логикой. А это неправильно. Неправильно потому, что, вопреки неудачному и очень тяжелому началу, мы добились победы над очень сильным противником. В такой войне победный итог не может быть результатом счастливой случайности. Должны были сработать объективные факторы. Они сработали, и это определило нашу победу. В частности, эти объективные факторы сработали и в военно-техническом плане — я говорю об оружии. Без всяких натяжек можно сказать о том, что у нас были лучшие танки — Т-34, КВ, лучшие самолеты — «яки» и «лавочкины», а уникальный самый массовый самолет [35] войны — ильюшинский штурмовик Ил-2 — вообще не имел аналога в мировой авиации; мы опережали противника в развитии реактивной артиллерии (знаменитые «катюши»); у нас были превосходные пушки конструктора Грабина и надежное автоматическое стрелковое оружие. Короче говоря, у нас было оружие, которое с полной ответственностью можно назвать оружием победы. И, что мне представляется самым важным, оно было создано в предвоенные годы. Если бы к началу войны у нас не было создано такое оружие, то создать его и запустить в серийное производство в ходе самой войны, да еще и в той тяжелейшей обстановке, вероятно, было бы невозможно. Но имея уже готовые образцы, мы не успели, как сейчас стало известно, к началу войны развернуть производство этого оружия массовыми сериями, и потому пришлось хлебнуть лиха. Казалось бы, это — очевидный промах...

Очевидный — сейчас, когда мы смотрим в прошлое. Но в последние предвоенные годы и это не было столь очевидным, как теперь может показаться. Простой пример. Истребители конструктора Поликарпова — знаменитые в свое время «Чайки» и

«ишаки» (И-15 и И-16) — были запущены в серийное производство в 1935 году, а в 1936 году стали основными машинами в нашей истребительной авиации. События последующих трех лет — бои в Испании, Китае и на Халхин-Голе — показали, что эти машины имели примерно равные по летным качествам характеристики. Когда в Испании в 1937 году гитлеровцы опробовали свою новинку «Мессершмитт-109», то выяснилось, что этот самолет хоть и превосходит наш И-16 по скорости, однако же не настолько, чтобы с ним невозможно было драться. К тому же у нас уже создавался для истребителя авиационный мотор большей мощности, не говоря уже о том, что в конструкторском бюро А. С. Яковлева успешно шли работы по созданию качественно новой машины — Як-1. Так что еще за четыре года до начала войны особых поводов для тревоги не было. И все-таки к началу войны мы в техническом отношении отстали. Вопрос заключается в том, почему это произошло. Сегодня и мне на это ответить нетрудно.

Нельзя забывать, видимо, что Германия начала войну в сентябре 1939 года. Это означает, что вся ее индустрия уже к тому времени представляла собой отработанную, налаженную и запущенную на полный ход военно-промышленную машину, к которой была подключена военная [36] индустрия союзников гитлеровской Германии и некоторых уже оккупированных западноевропейских стран.

Нужно также заметить, что в конце тридцатых годов немцы не создали принципиально новой военной техники, но сумели существенно улучшить уже существующие боевые машины. Один пример: на известный нам «Мессершмитт-109» был поставлен новый, более мощный двигатель и новое, более мощное вооружение. Поэтому к 1941 году это был уже совсем другой самолет, драться с которым на И-16 и И-15 было чрезвычайно тяжело. Нам же предстояло налаживать серийное производство новых образцов машин.

Если мы на мгновенье допустим, что война началась бы годом позже, в техническом отношении картина была бы иной. Начнись война на год-полтора раньше, вероятно, тоже не было бы такого разрыва. Я хочу подчеркнуть свою мысль о том, что тактического выигрыша в технической оснащенности гитлеровцы достигли на очень ограниченный срок. Но случилось то, что случилось: свое временное тактическое преимущество противник сумел использовать в полную силу.

Более того: исходя из сегодняшней оценки сил и возможностей противника, которую я теперь могу сделать и сам, становится ясно, что легкой и кратковременной войны с таким

противником быть не могло.

Ввиду неимоверной сложности этой темы я обычно, когда меня спрашивают об этом, предлагаю сформулировать вопрос по-другому. Например, так: могли бы наши войска при всех невыгодных для нас обстоятельствах теми силами, которыми мы располагали к 22 июня сорок первого года, встретить начало агрессии более организованно и более результативно? В такой формулировке вопрос становится более конкретным и позволяет военному человеку более прочно опираться на свой собственный опыт. На этот вопрос, который я не раз в жизни задавал себе, я для себя отвечаю утвердительно. И считаю, что среди ряда причин, в силу которых так неудачно для нас началась война, немаловажную роль сыграл культ личности Сталина.

Летом 1941 года, когда в Орле формировался наш 42-й истребительный авиаполк и мы осваивали МиГ-3, я время от времени знакомился со сведениями о противнике. Шел первый месяц войны, а они давались за полгода, начиная с января. Было известно, что к исходу первого месяца 1941 года гитлеровское командование подтянуло [37] к границам Советского Союза 25 дивизий, в феврале — уже до 60 дивизий, в марте — около 100, в апреле — 130, в мае, если мне не изменяет память, 157 дивизий. Эти цифры (а главное — тенденция к наращиванию сил) не вызывали никаких сомнений. Поразило меня то, что все это было известно за несколько месяцев до войны, а я — военный летчик — не располагал никакими данными, которые бы позволяли видеть возможность войны с Германией как реальную. Да, сообщение о вероломном нападении гитлеровской Германии для меня и моих товарищей было полной неожиданностью. Но о какой же неожиданности для высшего военного руководства страны могла идти речь, если картина, как выяснилось потом, выглядела совершенно недвусмысленно и требовала — по элементарной логике! — весьма энергичных мер. И главное: в чисто военном отношении хватало времени, чтобы такие меры принять!

Многое мне стало известно и понятно уже после войны.

Я сейчас пишу только о том, что мне представляется наиболее важным. Приведу лишь один эпизод, о котором однажды мне рассказал человек компетентный, перед войной отвечавший непосредственным образом за обороноспособность страны.

В послевоенные годы я несколько раз отдыхал в Сочи одновременно с маршалом С. К. Тимошенко. Мы немало времени проводили в беседах. Меня многое интересовало из прошлого и, конечно, период начала войны. Вдвойне было интересно узнать мнение С. К. Тимошенко — он ведь перед войной и в начале

войны был Наркомом обороны и всю ситуацию, которая для меня тогда была неизвестна, видел «сверху».

Маршал от разговоров на эту тему обычно уклонялся, приговаривая: «Знаю, знаю... Все вы, молодежь, наверное, только и говорите, что во всем виноваты только Тимошенко и Жуков...»{1}

Но однажды я подошел к Семену Константиновичу, когда он прогуливался вместе с генералом армии А. И. Антоновым. Они вели неторопливую беседу и охотно приняли меня в свою компанию. Разговор коснулся войны, и я задал несколько интересующих меня вопросов. Тимошенко вдруг сказал: [38]

— Пошли ко мне в номер.

Я почувствовал, что может состояться интересный разговор, и не ошибся.

Мы расположились поудобнее в креслах, и маршал стал рассказывать о последних предвоенных месяцах. Во всем разговоре я отметил одну особенность: с молчаливой поддержки А. И. Антонова, который лишь иногда что-то дополнял или уточнял, С. К. Тимошенко разговаривал со мной как с представителем того, младшего, поколения командиров, на долю которого выпала исключительная тяжесть войны сорок первого года. Эта тяжесть пройденного на фронте как бы уравнивала меня в правах с теми, кто нес в те годы огромную ответственность перед страной. И потому маршал, как мне казалось, был предельно откровенен.

— 5 мая 1941 года, — говорил С. К. Тимошенко, — был очередной выпуск из военных академий. В Кремле перед выпускниками выступил Сталин. Эта речь в газетах, естественно, не печаталась, поскольку Сталин характеризовал международную обстановку как очень серьезную и оценивал состояние нашей Красной Армии и Военно-Морского Флота в сравнении с вооруженными силами фашистской Германии. Больше того, он говорил о том, что перед нами сильный и хорошо технически вооруженный противник, уже покоривший Европу, и что война с Германией неизбежна и должна вот-вот начаться.

В заключение, обращаясь к выпускникам, Сталин заметил, что очередной отпуск им отменяется, что все должны уехать в части и принять немедленные меры к повышению боевой готовности наших частей и соединений.

— Тем не менее, — продолжал С. К. Тимошенко, — когда вскоре после этого на Политбюро ЦК ВКП(б) заслушивали меня и Жукова по военным вопросам и когда Георгий Константинович в своем докладе предложил немедленно вывести войска на границу, занять УРы, эшелонировать оборону в глубину и

подтянуть резервы изнутри страны, Сталин резко сказал, что Жуков неправильно оценивает обстановку и делает из нее неверные выводы. Тогда я встал и, обращаясь к Сталину, сказал, что обстановка очень серьезная и что доложенные Жуковым предложения надо срочно проводить в жизнь. На это Сталин заметил, что я, как Нарком обороны, тоже не понимаю обстановку. Я сказал: «Я руководствуюсь вашими указаниями», имея в виду выступление перед выпускниками [39] военных академий. Сталин резко ответил, что мне, как наркому, надо понимать дело глубже и не вызывать своими действиями немцев на войну. И категорически закончил: «Передвижение войск на границах без моего разрешения запрещаю!»

Я мог бы привести и другие авторитетные свидетельства подобного рода, но мне кажется, что из сказанного становится вполне попятно, какие тяжелые последствия для страны имел тот факт, что в руках Сталина еще до начала войны была сосредоточена неограниченная власть, которой он пользовался в решающие моменты недостаточно благоразумно, а ни у кого из авторитетных руководителей не хватило ни настойчивости, ни мужества, чтобы доказать «вождю» несостоятельность его позиций.

Неудачи — это не беспечность, как считают некоторые. Боевая готовность — я сейчас имею в виду уровень подготовки пехотинца, артиллериста, танкиста, летчика и других — была на высоте. Морально-волевые качества наших людей были прекрасные. Этим во многом и объясняется то упорное и мужественное сопротивление, которое с первых же часов войны оказывали противнику разрозненные части, отдельные группы и даже отдельные бойцы, находясь в самых невыгодных условиях и тем не менее нанося врагу огромный урон. Причину неудач надо рассматривать не на этом уровне.

Если этот вопрос переводить уже на тактический уровень, если конкретизировать этот вопрос в более узком, чисто военном смысле, то я бы указал также на недостаточно четкую организационную структуру наших войск. Реорганизация этой структуры шла в последние предвоенные годы, но искать оптимальные варианты пришлось уже в ходе войны. Если мы в качестве иллюстрации сейчас коснемся предвоенной структуры ВВС, то мы без труда увидим, что сложившаяся к началу войны структура не позволяла нам использовать наши ВВС с максимальной отдачей. Учитывая роль авиации в начавшейся войне, нетрудно понять, насколько этот недостаток усугублял все трудности.

Конкретно это выражалось в том, что вся наша авиация

подразделялась на армейскую и фронтовую. Известно, что общевойсковые армии, входящие в состав того или иного фронта, подчинялись командованию фронта. А с авиацией положение было другое. Часть авиационных полков и групп подчинялась командованию армий, а часть — командованию ВВС фронта. Таким образом, силы [40] авиации, входящей в состав войск фронта, были распылены. Командующий ВВС фронта в интересах всего фронта не мог иногда использовать авиацию армейского подчинения, хотя в этом то и дело возникала острейшая необходимость. Только когда были созданы воздушные армии, это препятствие было устранено и стало возможным концентрированно использовать авиацию в интересах фронта. К этому надо добавить, что и многие авиационные соединения состояли из разнородных авиаполков и групп. Немало было смешанных авиадивизий и групп. Все это тоже не способствовало использованию ВВС о максимальной отдачей. Если же рассматривать этот вопрос еще дальше, уже на уровне боевых порядков, то и в этом случае мы увидим, что боевые порядки, скажем, истребительной авиации (звено из трех самолетов) были явно устаревшими, отчего в целом боеспособность истребительной авиации была ниже, чем могла бы быть. Так что даже такой относительно частный вопрос, как организационная структура ВВС (частный — на общем фоне более крупных проблем), тоже невозможно сбрасывать со счета, когда разговор идет о причинах неудач. А подобного рода частных причин было немало.

И уж раз мы коснулись конкретно положения и роли авиации, то необходимо указать еще на одну причину, которая в чисто военном плане имела тяжелые для нас последствия.

В течение трех месяцев перед войной гитлеровцы непрерывно вели воздушную разведку с фотографированием и хорошо знали многие наши аэродромы с новой материальной частью. Сбивать разведчиков было запрещено.

Известно, что в первый день войны гитлеровцы нанесли массированные удары по 66 нашим передовым аэродромам, на которых базировались основные силы авиации западных приграничных округов. В результате мы потеряли 800 самолетов на земле (в основном новых типов). В воздушных боях мы потеряли еще 400 самолетов. А всего в первый день мы потеряли 1200 самолетов, из которых большое число составляли истребители (истребители базировались ближе к границе, чем бомбардировщики). Это привело к тому, что уже в первые дни на главных направлениях истребителей катастрофически стало не хватать. Бомбардировщики вынуждены были выполнять свои

задачи без прикрытия истребителей и при полном господстве в воздухе авиации противника понесли большие потери. В этих чрезвычайно сложных [41] условиях сам собой напрашивался единственный выход: учитывая высокую маневренность авиационных частей и соединений, надо было обеспечить централизованное управление силами и средствами в масштабах фронта и массированно использовать их на важнейших направлениях. Однако недостатки организационной структуры (двойственное подчинение наземным армиям и фронту) не позволяли это сделать, и мы, распыляя наши и без того весьма ограниченные авиационные силы, продолжали нести большие потери.

Все это обнаружилось сразу же, в первые дни войны. Но только спустя много месяцев, а точнее — с мая 1942 года эти недостатки постепенно были устранены.

Вместе с тем необходимо заметить, что при всех наших трудностях наша авиация делала невозможное. За первый месяц боев гитлеровцы потеряли 1284 самолета. Это общепризнанный, достоверно установленный факт. И объяснить его нетрудно.

Перед войной у нас было подготовлено сильное поколение летчиков. В массе своей это были бесстрашные и умелые воздушные бойцы. Их индивидуальное летное мастерство и морально-волевые качества были очень высоки. Все это я видел еще в годы службы на Дальнем Востоке. Воюя на устаревших машинах с сильным противником, постоянно находясь в численном меньшинстве, совершая по четыре, пять, шесть (до семи!) боевых вылетов в день — нормы, казалось бы, немыслимые, невозможные! — летчики предвоенного поколения до конца выполнили свой долг перед Отечеством.

Из них мало кто дожил до Победы.

Трудное лето

Задачи, поставленные перед 42-м истребительным авиаполком, были каждому из нас понятны. В первую очередь мы должны были не допускать бомбовых ударов врага по городам и железнодорожным узлам Брянск, Орел, Курск, а также некоторым другим важным тыловым объектам, пресекать пролеты вражеских бомбардировщиков в направлении Тулы и, само собой разумеется, Москвы. Нам вменялось в обязанность вести борьбу с воздушной разведкой противника и быть в готовности действовать по наземным целям и наступающим гитлеровским войскам. [42]

Брянский фронт, образованный 14 августа 1941 года, занимал промежуточное положение между стратегическими Западным и Южным направлениями, очень соблазнительное для

противника, поскольку этот стык прикрывал юго-западные подступы к Москве. При благоприятных для гитлеровцев условиях на этом направлении могли наступать войска двух групп немецких армий — «Центр» и «Юг». Однако до поры до времени обстоятельства не позволяли врагу большими силами действовать на этом направлении, поскольку на западе он был остановлен в кровопролитном двухмесячном сражении под Смоленском, а на юге в течение нескольких недель наши армии оборонялись очень стойко, и группа армий «Юг» продвигалась медленно. В направлении будущего Брянского фронта авиация противника активизировала свои действия только с середины июля.

Такая сложилась обстановка к тому времени, когда наш полк приступил к боевой работе. Задачи наши, повторяю, были абсолютно ясны, но смущала широта их диапазона.

Полк не такая уж крупная боевая единица, а ему между тем предстояло прикрывать территорию протяженностью в сотни километров. Объекты, которые мы должны были защищать, располагались на территории трех областей. Это означало, что действовать следовало небольшими разрозненными группами. Конечно, для этого сил у нас явно недоставало.

Командир назначил меня ответственным за разработку плана боевого использования сил полка. План был разработан, и мы приступили к выполнению поставленной задачи.

Боевое дежурство несли подразделениями. Одну эскадрилью перебазировали на полевой аэродром Сольцы, расположенный на окраине Брянска. Убедившись, что там самолеты рассредоточены и укрыты, а связь действует нормально, я вылетел в Орел. Между Брянском и Орлом находится Карачев. В Карачеве в ту пору базировался 20-й истребительный авиаполк. К тому временя некоторые наши летчики уже провели по нескольку воздушных боев, в которых они действовали совместно с истребителями 20-го полка, и даже по разным причинам иногда совершали посадки на их аэродроме. Я же у соседей еще не был. А между тем необходимо было обговорить вопросы взаимодействия. Поэтому на пути в Орел я произвел посадку в Карачеве. [43]

Авиаторы 20-го летали на самолетах Як-1. Это был один из первых наших истребительных авиаполков, вооруженный этими машинами. В начале войны Як-1 был лучшим отечественным истребителем, который ни в чем не уступал вражеским машинам. Мы в этом убедились в ходе тех нескольких боев, в которых наши пилоты дрались бок о бок с летчиками 20-го авиаполка. В Карачеве я впервые увидел Як-1 вблизи и посидел в его кабине, испытывая вполне доброжелательную зависть к соседям. Я думал в те минуты, что в скором времени «яками», раз они запущены в

серийное производство, снабдят многие истребительные полки, в том числе и наш 42-й, и тогда мы поговорим с фашистами по-другому. Не подозревал в тот момент, что мне придется до самого конца сорок второго года летать еще бог знает на чем...

Прекрасное впечатление на меня произвел заместитель командира 20-го авиаполка майор С. Н. Найденов, с которым я обсуждал вопросы взаимодействия. Мы договорились о своевременной передаче информации о воздушных налетах противника, об оказании взаимной помощи истребителям, совершившим вынужденные посадки, и о многом другом: нам ведь предстояло действовать на одном участке и выполнять однотипные задачи. Такая согласованность между нами в дальнейшем оказалась полезной.

О приближении фронта всегда можно судить по изменению воздушной обстановки. На нашем направлении враг стал интенсивно вести воздушную разведку. Кроме того, начались ночные налеты немецких бомбардировщиков. Они старались бомбить Орловский и Тульский железнодорожные узлы, несколько раз прорывались к Москве.

На «мигах» летать ночью было сложно. Истребитель не был оборудован для таких полетов. Среднему летчику даже в обычных условиях было непросто «обуздать» эту машину. В принципе, истребитель был задуман и выполнен как высотный перехватчик. На высоте 5 тысяч метров он развивал скорость до 630 километров, что намного превышало возможности любого другого истребителя того времени. На больших высотах «миг» обладал большой маневренностью. Это была хорошая машина противовоздушной обороны, не хватало ей только пушечного вооружения. Как и на большинстве других наших истребителей, на «миге» были установлены пулеметы, правда, один из них крупнокалиберный. Все равно для уничтожения [44] вражеского бомбардировщика это оружие было слабоватым. Как известно, большими сериями эта машина у нас не выпускалась, а вскоре после начала войны была снята с производства. Объяснялось это тем, что у нас уже был более перспективный истребитель «як», и следовало всемерно наращивать выпуск именно этой машины, а немного позднее — еще и самолеты конструкции С. А. Лавочкина. Но главное уязвимое место «мига» было в том, что, будучи хорошим высотным истребителем, он во многом терял свои качества на малых и средних высотах, тогда как большинство воздушных боев гитлеровцы навязывали нам на высотах до трех тысяч метров.

А что касается организации ночных полетов, то сложность заключалась еще и в том, что на орловском аэродроме

отсутствовало хотя бы какое-то подобие ночного старта. Примитивное оборудование мы в конце концов сделали сами, но, даже когда все было подготовлено, выяснилось, что из всего полка лишь я один имел опыт ночных полетов.

В течение нескольких дней весь полк привычно вел боевую работу в светлое время дня. Когда наступала ночь, часто на боевое дежурство доводилось заступать мне, но не на «миге». Для этого были две машины — И-16 и И-153. Эти истребители остались неисправными на орловском аэродроме от прежних авиачастей и были восстановлены нашим техсоставом, что оказалось очень кстати.

Боекомплект мне заряжали, как правило, патронами с трассирующими пулями. Ночью это необходимо, чтобы видеть, куда пошла выпущенная очередь. Искать бомбардировщик в темном небе очень трудно. Зная примерно курс и высоту полета, надо было занять положение несколько ниже бомбардировщика и сзади. Только при таком условии можно заметить выхлопы из патрубков двигателей. Когда это удавалось, я сближался и открывал огонь длинными очередями из всех огневых точек. Пулевые трассы были хорошо видны гитлеровским летчикам, что, кажется, производило сильное моральное воздействие на них. Это меня устраивало. Сбить ночью с первой атаки бомбардировщик в таких условиях очень трудно, а повторная атака полностью исключалась. Поэтому важно было, чтобы противник почувствовал себя неспокойно и загнать его бомбардировщики с трех тысяч метров на высоты не ниже пяти тысяч метров. А с таких высот эффективность бомбометания резко падает. [45]

Ночные полеты гитлеровцы иногда совершали одиночными самолётами, эшелонированными по высоте и дальности. Налет продолжался в течение нескольких часов. Мне удавалось совершить несколько вылетов за ночь, пересаживаясь с одного самолета в другой. Как только немцы стали летать выше, мои ночные дежурства прекратились.

Систематические и частые налеты немецких бомбардировщиков в дневное время начались в сентябре. Противник наносил удары по тыловым объектам фронта группами из двух-трех и более девяток, которые прикрывались истребителями сопровождения. Нередко вражеские истребители появлялись раньше бомбардировщиков, не давали нам взлететь, а тех летчиков, которым все-таки удавалось подняться в воздух, связывали боем и не допускали к бомбардировщикам.

По всему было видно, что противник готовится к наступательным действиям на нашем направлении.

В сентябре мне часто приходилось водить группы на

отражение налетов вражеских бомбардировщиков. Практически во всех случаях гитлеровцы имели большое численное превосходство, и потому исход боя во многом зависел от внезапности и эффективности первой атаки. Но нам достичь внезапности удавалось не всегда. Чаще всего расчет был на решительность, смелость, а скорее даже — на дерзость наших летчиков.

Представьте типичную для того времени ситуацию: немецкие бомбардировщики идут плотным строем в сопровождении сильного охранения истребителей. Вражеские летчики замечают нашу немногочисленную группу. У нас и позиция для атаки не лучшая. Гитлеровцам и в голову не приходит, что из этой позиции при явном неравенстве сил мы будем атаковать. С их точки зрения, это самоубийство. Они даже не намерены атаковать нас, чтобы не отвлекаться от выполнения своей основной задачи: уверенные в своем превосходстве, идут как шли.

Именно в этот момент мы внезапно атакуем. Тонкость в том, что эта внезапность — от дерзости и даже, если хотите, от нахальства — достигается на глазах противника в тот самый момент, когда она, казалось бы, исключена. И часто в таких случаях риск был совершенно оправдан: первую атаку мы проводили удачно, сбивали два, а то и три бомбардировщика, нарушали вражеский строй. Ну а потом, конечно, тяжелый бой был неизбежен. Немецкие истребители в численном превосходстве атаковали [46] яростно и настойчиво. И тут уж надо было надеяться только на собственное мастерство и на взаимовыручку в группе.

Истребителей у нас было крайне мало. Каждую атаку приходилось проводить на грани максимального риска. Такая тактика, которая стала для нас вынужденно-обыденной, конечно же не предусматривалась никакими предписаниями. Но и вся ситуация, в которой мы оказались сразу же после 22 июня, тоже не предусматривалась заранее.

Практически ни в один бой мы не вступали с численным превосходством над противником. Нас всегда было Меньше. При достаточном количестве сил можно было бы достичь внезапности за счет построения эшелонированных боевых порядков по высоте, когда одна из групп демонстративно отвлекает внимание противника, а другие эшелоны производят одновременные атаки.

В этом отношении у гитлеровцев было больше возможностей для применения разнообразных тактических приемов и схем. Мы же всегда стремились обнаружить противника первыми и первыми начать атаку.

Вскоре мы уже знали по опыту, что внезапно атаковать лучше

всего со стороны солнца или сквозь разрывы в облаках, нередко и из нижней полусферы, так как с немецких бомбардировщиков из-за мертвых углов нижняя полусфера просматривалась хуже всего. Рельеф местности и ее подстилающей поверхности тоже создает фон, который затрудняет обнаружение. Все такие, детали мы постигали довольно быстро, но наше численное меньшинство давало себя знать — от этого никуда не денешься.

Как это нередко бывает на войне, мы поначалу совершали немало досадных промахов. В первых боях, например, многие летчики открывали огонь преждевременно, с дальних дистанций, да еще и длинными очередями. Нужного эффекта это, конечно, не давало и приводило к быстрому расходу боезапаса. Часто случалось так, что, расстреляв преждевременно боезапас, летчик потом в ходе боя подходил к противнику на близкую дистанцию и обнаруживал, что стрелять-то ему нечем. Такие ситуации пилоты запоминали на всю жизнь, и больше можно было с ними не говорить о подобных ошибках.

Распространенной и тяжелой по своим последствиям была ошибка, когда истребитель, увлеченный атакой, отрывался от ведущего и даже от всей группы и оказывался один в окружении врагов. [47]

Довольно часто бывали и случаи отказа оружия.

Все это было, и все это входило в понятие «боевой опыт», которым мы быстро обзаводились даже не по дням, а с каждым боевым вылетом.

* * *

Обстановка в воздухе накалялась. Железнодорожный узел Орел и сам город все чаще подвергались ударам фашистской авиации. Настроение личного состава полка было не из лучших.

Светлыми моментами были доклады летчиков о сбитых самолетах противника. К нашей радости, такие доклады поступали все чаще и чаще.

Боевой счет полка открыли летчики Г. И. Герман, Д. И. Романенко и В. Г. Миронов. Очень скоро вслед за ними одержали свои первые победы А. Г. Котов, Н. А. Власов, Н. Е. Линчевский, А. Ф. Дикарев, Е. А. Судробин. Это сильно взбодрило всех пилотов. Каждый при выполнении боевого задания, как говорится, выкладывался до предела сил, а на земле все с нетерпением ждали возвращения вылетевших истребителей, с уверенностью, что список побед будет расти.

Однажды к нам в плен попал летчик-разведчик со сбитого самолета Ю-88. Это был первый фашист, которого я видел. Запомнились его высокое звание — полковник, три Железных креста на френче, лощеная внешность.

На допросе он отвечал с презрительным снисхождением, держался нагло, будто не он был у нас в плену, а мы у него. Твердил одно и то же:

— Ваше сопротивление бесцельно. Скоро мы возьмем Москву, и всем вам будет капут.

Сначала нам казалось, что это — позерство, но потом поняли — убеждение. Он верил в то, что говорил. Нас это удивило. Сбили его, он в наших руках, а все равно не понимает, что происходит. И таких, как этот, были, наверно, тысячи. Отлично вооруженные, они пришли убивать нас, уверенные в своей правоте и в конечном исходе дела. Все это мы понимали раньше умозрительно. Но когда это все наглядно предстало передо мной в образе сбитого оберста люфтваффе, я почти физически ощутил всю тяжесть навалившейся на нас беды. Тяжесть воздушных боев — то было совсем другое. Вероятно, не один я испытал это новое для себя ощущение, потому-то мы [48] с командиром решили приглашать на допросы летчиков — пусть своими глазами увидят, с кем воюют.

Это была хорошая воспитательная мера. В каждом из ребят я видел ту же ясность чувств, которые сам испытал: сначала — любопытство и недоумение, потом — понимание и ненависть.

Полковник был матерый фашист, и мы продемонстрировали его всему летному составу. Мне кажется, что после этого наши воздушные бойцы стали воевать более хладнокровно и умело. Доклады о сбитых самолетах врага, в отличие от первых таких сообщений, стали носить не только воспитательный, но и спокойный и уверенный характер. Что-то неуловимо переменилось в самом отношении людей к войне. Как будто бы они поняли, что умение сбивать фашистские самолеты — это не только доблесть, но и простая обязанность защитника Родины.

Так, очень быстро, входила в нас боевая зрелость.

Когда оказывался израсходованным боезапас, советские летчики нередко применяли таран. Долг, злость, а иногда и досада на себя за то, что не смог умело распорядиться оружием, толкали их на этот отчаянный шаг, только бы не позволить противнику бомбить наши войска или города. В ходе войны авиаторы более 600{2} раз применяли таран, причем тридцать четыре из них — дважды!

18 августа сорок первого года командир эскадрильи нашего 42-го истребительного старший лейтенант Николай Власов таранил немецкий самолет Ю-88. Этот самолет был воздушным разведчиком. Власов перехватил его и вступил с ним в бой. Но Ю-88 — машина живучая. Баки у него протестированные, важнейшие узлы прикрыты броневой защитой, да и вооружен он

был неплохо. В штабной документации о том бое было записано: «Командир эскадрильи старший лейтенант Власов при ведении боя с самолетом противника Ю-88, израсходовав боекомплект, протаранил его. Экипаж погиб, самолет разбит. Старший лейтенант Власов при посадке с убранными шасси получил ранение».

В госпитале Николай Власов пробыл недолго и вернулся в полк, не долечившись как следует. Ему нужен был отдых, но он и слышать об этом не хотел. Выпускать его в полет было нельзя хотя бы еще несколько дней. Власов настаивал, и в конце концов добился своего — того требовала обстановка. А она резко осложнилась к [49] концу сентября, когда танковые соединения Гудериана прорвали фронт.

Мы знали, что Верховный Главнокомандующий направил командующему Брянским фронтом телеграмму, в которой высоко оценивал действия авиаторов и отмечал, что авиация действовала бы еще лучше, если бы разведчики вызывали бомбардировщиков по радио, а не по возвращении.

По возможности мы старались учесть эти пожелания, но у истребителей в то время радио не было, и мы могли докладывать обстановку только по возвращении с боевого задания. Это был, конечно, не самый лучший способ передачи информации, но другого выхода тогда не было.

Нам прибавилось задач. Оставалась прежняя — отражение налетов, но теперь мы еще и сопровождали штурмовиков, сами участвовали в штурмовках, нанося удары по танкам и пехоте противника. Эта работа интенсивно началась с первых чисел октября.

Наши наземные войска с боями продолжали отступать в глубь страны. Приходилось и нам менять аэродромы. При этом мы не прекращали боевой деятельности.

При перебазированиях возникали всякие трудности с обеспечением: то боеприпасов нет в нужном количестве, то не подвезли горючее. А между тем нужно было вылетать по пять-шесть раз в день.

Сдержать натиск противника в те дни Красная Армия не могла. В ходе боев мы теряли самолеты, в полку все меньше и меньше оставалось боеспособных машин, хотя механики и техники работали с утра до ночи, чтобы сохранить в строю каждую единицу.

В октябре враг сосредоточил мощные группировки для захвата Москвы. Группа армий «Центр» была пополнена. В воздухе противник обладал двухкратным превосходством. ВВС Брянского фронта, например, имели тогда всего 170 самолетов,

58 было из них неисправных. Учитывая сложившуюся обстановку в начале октября, Ставка перебросила на аэродромы в районе Тулы и Мценска 6-ю резервную авиагруппу в составе пяти полков под командованием генерала А. А. Демидова. Нага 42-й авиаполк был включен в ее состав. В какой-то мере это облегчило положение на фронте. С включением полка в состав 6-й раг мы стали регулярно получать оперативно-разведывательную информацию в большем объеме и теперь знали положение вражеских и наших войск, были информированы надлежащим образом о воздушной обстановке. [50]

Значительно улучшилось и наше взаимодействие со штурмовой авиацией.

Тем не менее положение войск Брянского фронта с каждым днем все ухудшалось. После того как 30 сентября на флангах фронта противник прорвал оборону 13-й и 50-й армий, механизированные войска гитлеровцев устремились к Орлу. Наши летчики, вылетавшие с орловского аэродрома на разведку, доложили, что немецкие танковые колонны вместе с мотопехотой приближаются к городу Кромы. Это уже километрах в тридцати юго-западнее Орла. Полку была поставлена задача штурмовать мотопехоту.

Мы делали вылет за вылетом. Клинья противника а его основные силы хорошо прикрывались зенитным огнем. Почти в каждом вылете нам приходилось вести воздушные бои с вражескими истребителями. Нагрузка была предельной.

На штурмовку летали звеньями, одно за другим, с таким расчетом, чтобы постоянно держать немцев в напряжении и так замедлять его продвижение. При наших атаках даже такими малыми силами колонны гитлеровцев останавливались, мотопехота разбегалась по кюветам, оврагам и ложбинам. Все это вам было хорошо видно, так как действовали мы с малых высот. Работая на бреющем, мы не давали себя обнаружить истребителям противника и одновременно снижали эффективность огня вражеских зенитчиков. Всячески, конечно, уклонялись от встреч с фашистскими стервятниками. Почти весь боекомплект расходовали по мотопехоте, и для воздушных боев оставался ничтожный минимум.

После посадки летчики часто даже не выходили из кабин. Как только машину заправляли горючим и пополняли боекомплект, звено тут же шло на очередной взлет. И так беспрерывной чередой в течение всего дня. После трех-четырех боевых вылетов на каждого наваливалась такая усталость, что многие летчики даже отказывались от обеда: только бы не тратить остаток сил и не покидать самолет. Но фронтовой день был еще в самом

разгаре, вылеты предстояли еще и еще. И тогда пилоту приносили что-нибудь поесть прямо в кабину. Но от чрезмерного утомления у многих пропадал аппетит, и приходилось уговаривать людей хоть чем-нибудь подкрепиться.

В те дни на наши передовые аэродромы транспортные самолеты перебрасывали пехоту, и выгрузка часто происходила под обстрелом. Это были отчаянные попытки [51] хоть как-то стабилизировать фронт, ведь вражеские танки приближались к Орлу.

Из фронтовых новостей этих дней самыми интересными для нас были две. Первая: на Брянский фронт прибыл командующий ВВС Красной Армии генерал-лейтенант авиации П. Ф. Жигарев. Вторая: в районе Мценска сосредоточился танковый корпус генерал-майора Д. Д. Лелюшенко.

Танкистам мы очень обрадовались. Вскоре, правда, выяснилось, что слухи о силе корпуса были крепко преувеличены: был это даже не корпус, а сборная группа, состоявшая из мотоциклетного полка (150 мотоциклов) с одним (!) танком Т-34 и пешим отрядом артучилища. Впоследствии хоть и небольшое количество танков, но все-таки в распоряжение Д. Д. Лелюшенко поступило, и танковые части дрались самоотверженно. Но все же удержать такими силами стальные армады гитлеровцев до подхода резервов было невозможно.

Вскоре после того как фронт был прорван, немецкие танки вышли к окраине Орла.

В тот день мы должны были перебазироваться на запасной аэродром Отрада севернее Орла. Однако высланная туда группа техников донесла, что никаких тыловых частей на аэродроме нет, он покинут и вести с него боевую работу невозможно. Сверху было приказано перебазироваться в Мценск. Перебазирование проходило в ходе боевых действий: взлетали со своего аэродрома на штурмовку, а производили посадку в Мценске. Так начали мы очередной боевой день.

Мое звено вылетало в тот день первым. Возвращаясь с задания, я заметил, что вражеских танков в непосредственной близости от Орловского аэродрома нет. С него, как обычно, в порядке очередности взлетали звенья, поэтому я приземлился и со всем звеном отрулил на юго-восточную окраину летного поля, где техники начали заправку наших машин. Летчики самолетов не покидали.

Сзади нас, метрах в трехстах, по самой окраине аэродрома проходила железная дорога. Заправка близилась к завершению. Мы видели, как на боевое задание взлетело последнее звено полка. На аэродроме оставалось только наше звено, когда на

насыпь и полотно железной дороги вышли сразу три фашистских танка и открыли огонь по аэродрому.

Первые снаряды со свистом пролетели над нами и разорвались впереди на летном поле. Я невольно втянул [52] голову в плечи, скомандовал «От винта!» и запустил двигатель. То же сделали и мои подчиненные.

Говорят, чудес не бывает. Бывают. Мы взлетели под прицельным огнем, не выбирая курса, и ни один из нас не угодил в воронку. Это можно считать чудом. Когда я вспоминаю этот взлет, мне и по сей день становится неуютно.

Мы пошли на Мценск и вскоре увидели безотрадную картину. Мценский аэродром, занимавший площадь каких-нибудь полтора квадратных километра, был забит самолетами различных типов, которые стояли по периметру поля в несколько рядов. Оказалось, что сюда перебазировались почти все полки ВВС фронта, которые в связи с быстрым продвижением противника лишились своих передовых аэродромов. Сразу подумалось: один массированный налет вражеских бомбардировщиков — и большая часть авиации фронта перестанет существовать.

Выбирать что-то другое, однако, не приходилось.

Зарулив куда указывал дежурный, я понял, что самолеты нашего полка разбросаны по всему аэродрому и сосредоточить их в каком-то одном секторе невозможно: все перемешано, свободной площадки нет. Вторая моя забота (ее уже можно было считать приобретенным рефлексом) была о том, чтобы заправиться горючим и пополнить боезапас. Это тоже оказалось невозможным, так как аэродромные службы были не в состоянии обеспечить такое количество машин. Печальную картину на аэродроме довершала полная неразбериха: смешались офицеры разных частей и рангов, никто никого не слушал и не слышал, командиры полков были озабочены тем же, чем и я. В этой ситуации я был за командира, так как Ф. И. Шинкаренко остался в Орле и контролировал исполнение приказа об уничтожении объектов, а также руководил эвакуацией инженерно-технического состава полка.

Нужны были срочные меры, чтобы обеспечить хотя бы минимальную безопасность полка.

Самолеты все прибывали и прибывали, на аэродроме творилось что-то невообразимое. Беспорядочно разъезжали отдельные бензозаправщики. Завидев его, сразу несколько летчиков вскакивали на подножки машины и требовали, чтобы в первую очередь был заправлен самолет каждого из них. Водители были растеряны. Я по-прежнему думал о том, что, если гитлеровцы налетят, аэродром защищать некому. Приказал своим

летчикам, [53] чтобы они любыми способами добились заправки самолетов и чтобы у моей машины от каждого звена был представитель. Другого способа оповестить всех, если будет какое-то распоряжение, не было.

Если бы немцы в тот день нас не бомбили, это было бы чудом. Но слишком много чудес в один день не бывает. Скоро на высоте примерно пять тысяч метров появились два звена Хе-111, и на аэродром посыпались бомбы. Несколько самолетов вспыхнуло. Некоторые машины взрывались. Как я и предполагал, никто не вылетел на отражение налета, хотя в такой обстановке первое, о чем должен был бы позаботиться старший командир на аэродроме, это выделить два-три дежурных звена и держать их в боевой готовности.

После налета, который вызвал еще большую суету и неразбериху, появился грузовик, который шел мимо стоянок по краю летного поля. Стоявший в кузове офицер оповещал командиров частей о том, что они должны немедленно собраться на северной окраине аэродрома у прибывшего командующего ВВС Красной Армии. Никаких других машин не было. Побежали. Когда собралось большинство командиров, генерал П. Ф. Жигарев потребовал, чтобы до наступления темноты ни одного самолета на аэродроме не осталось. Некоторые командиры попытались доложить, что не все самолеты заправлены и что большинство летчиков не подготовлены для полетов в темное время суток. Выслушав все это, П. Ф. Жигарев только повторил свой жесткий приказ.

Пункты каждому были названы. Наш полк должен был перебазироваться на полевой аэродром Залегощ. О нем в полку никто не знал. Как выяснилось несколько позже, его и не было вовсе. Было обыкновенное поле, на котором предстояло произвести посадку. Находилось оно в 80–90 километрах восточнее Мценска. Даже подобия ночного старта в том поле, конечно, не было. И сам я не был уверен, сумею ли в сумерках его найти.

Припомнил, что видел то поле один раз. За несколько дней до всех этих событий я летал над тем районом, искал заблудившегося летчика. Трава на поле была скошена, и по самой середине в одну линию стояли стога. А рядом там проходит железная дорога Орел — Елец. Все эти приметы, конечно, не гарантировали того, что, вылетев туда второй раз в жизни, да в сумерки, я безошибочно найду это поле. Однако какая-то надежда теплилась. [54]

Вернувшись к стоянке самолетов, я поставил задачу командирам эскадрилий и звеньев, объяснив, как найти новый

полевой аэродром, сказал, что вылетаю первым и что к прилету остальных звеньев на посадочной площадке будут зажжены стога. Посадку надо производить по направлению костров. Два рядом стоящих зажженных стога будут обозначать посадочное «Т». Главная проблема — горючее. По моим расчетам, у летчиков должно было остаться после перебазирования в Мценск примерно по полбака, а этого до Залегощa хватало.

Закончив инструктаж, я со своими ведомыми взлетел. Мы довольно быстро нашли площадку и благополучно сели. Каждый стог разделили пополам и одну часть убрали в сторону как запас горючего. Подожгли стога по всей линии, обозначив «Т», и стали ждать остальных. Сырое сено горело медленно — это было нам на руку.

Быстро темнело. Несмотря на все принятые меры, на душе было неспокойно.

Пришло еще одно звено и тоже благополучно совершило посадку. Людей стало больше, они начали помогать подносить сено из запасных стогов.

Наступила полная тьма. Один раз мы услышали рокот приближающихся самолетов, но они прошли стороной, и все снова стихло. Ни шума, ни самолетов...

Ночь прошла в тревоге. Шутка ли, из всего полка в сборе только два звена! Что случилось? Не нашли аэродром? Но тогда где же они сели?

Короче, мы едва дождались утра, когда прилетел командир полка Ф. И. Шинкаренко. Он сообщил, что три наших звена сели на аэродроме в Ельце, где был ночной старт. После этого известия на душе стало поспокойнее. Постепенно нашли и остальных. Кто-то приземлился в Ливнах, кто-то — на полевом аэродроме Туровка, кто-то — просто в поле, а один летчик совершил невероятную посадку на дно оврага. Туда и средь бела дня вроде бы не сесть. Как он умудрился это сделать, не поломав при этом машину и не получив ранений, осталось загадкой. Этот «миг» слегка повредили, когда вытаскивали из оврага. Но в целом все обошлось на редкость благополучно. Все садились в полной темноте, как говорится, на ощупь — и обошлось! Эпопея по розыску самолетов была короткой, но запомнилась надолго. В конце концов все самолеты полка были сосредоточены на аэродроме Елец.

Тем временем пришло распоряжение прибыть в [55] Мценск для получения приказа. Командир полка приказал лететь мне.

Подлетая на своем «миге» к Мценску, я увидел все ту же картину. Пожалуй, самолетов на аэродроме стало еще больше.

После посадки я решил отрулить в южную часть аэродрома,

где самолетов было поменьше. Уже находясь там, увидел, что еще южнее идет ровная проселочная дорога. Это мне подходило как нельзя кстати: отрулил на целый километр дальше, полагая, что и при бомбежке мой самолет не пострадает. Развернулся, выключил двигатель, закрыл фонарь и со спокойной душой пошел в «ставку», как мы тогда говорили. Едва подошел к аэродрому — услышал гул: с юга на высоте пять — шесть тысяч метров два звена «хейнкелей» перестраивались для бомбометания. Заход они произвели по восточной кромке аэродрома, где было сосредоточено наибольшее количество самолетов. Бомбили все сразу, торопливо, вероятно потому, что пришли без истребителей сопровождения. Как только бомбы отделились от самолетов, стало ясно, что будет большой недолет. Хорошо? Для всех — да, а для меня... Первая же фугаска угодила прямо в мой одиноко стоявший самолет. Остальные бомбы не причинили никому никакого вреда. Я был обескуражен. Вот тебе и предусмотрительность!

Вернулся к самолету — от него ничего не осталось. В стороне лежал обгоревший якорь динамо-машины. Взял его с собой на память и как вещественное доказательство постигшей меня неудачи. С тех пор в различных сложных обстоятельствах я не раз говорил себе: «Когда имеешь дело с фортуной, не думай, что ты умнее других».

Как и накануне, никто не вылетел на отражение налета, хотя бомбардировщики пришли без прикрытия. Обстановка та же, что и в первый раз. Приказ генерала П. Ф. Жигарева, за которым я прилетел сюда, был односложен: на истребители подвешивать бомбы и уничтожать движущиеся по дорогам танки и пехоту Гудериана. Главной целью являлась магистраль Орел — Мценск. Оборона наших войск была указана по реке Зуша.

Мне оставалось решить один вопрос: на чем возвращаться в полк? В «ставке», когда я заикнулся о том, что мой «миг» сгорел, и попросил, чтобы меня подбросили на каком-либо самолете в полк, только пожали плечами.

Надежда была на смекалку. Я шел вдоль стоянки. При той неразберихе на аэродроме вполне мог отыскаться [56] какой-нибудь самолет, до которого никому сейчас не было дела. Но вот в поле зрения мне попал самолет Р-5. На таком биплане я не раз летал в штаб ВВС, когда служил на Дальнем Востоке. В тридцатые годы это был самолет-разведчик, легкий бомбардировщик и даже штурмовик. А в новых условиях — прекрасная машина связи. В полку у нас, кстати, не было самолета связи. Техник как раз заканчивал заправку биплана. Весьма решительно я подошел к нему и строго спросил:

— Самолет готов?

Увидев перед собой сурового капитана почти двухметрового роста, техник как-то неуверенно ответил, что самолет готов, но...

— Никаких «но», — твердо сказал я. — Необходимо срочно доставить в часть боевой приказ.

Это произвело на техника впечатление, и он четко, как своему командиру, ответил: «Есть».

Быстро вырулив на полосу, я взлетел и вскоре прибыл с приказом в свой полк.

Так у нас появился очень нужный нам связной и транспортный самолет.

У стен Москвы

В течение последующих дней мы беспрерывно вылетали на штурмовку вражеских танковых колонн. Собственно, этим мы занимались с конца сентября и до начала октября, но параллельно нами выполнялись и многие другие задачи. Теперь же все усилия были направлены на штурмовые действия. В той обстановке главным было задерживать продвижение вражеских танков. Требовалось выиграть время и дать возможность подойти нашим резервам, которые могли бы остановить гитлеровцев на пути к Москве.

Противник встретил упорное сопротивление наших наземных войск, особенно корпуса Д. Д. Лелюшенко, который был усилен танками Т-34.

На помощь вражеским танкистам пришла авиация. Так всегда: как только у фашистов начинались осложнения на земле, сразу же усиливалось авиационное прикрытие. Обстановка в воздухе, естественно, резко обострилась. Мы это моментально почувствовали, потому что в воздухе противник и без того по-прежнему имел подавляющее преимущество. Продолжая штурмовать вражеские [57] колонны, мы в те дни провели много тяжелых воздушных боев. Наши летчики дрались умело и ожесточенно, и немало гитлеровцев было сбито в тех боях. Но, конечно, и мы несли неизбежные потери.

После войны у меня появилась возможность сравнить кое-что из собственного опыта с показаниями противоположной стороны. В мемуарах Гудериана, например, я прочитал: «...я вылетел... в штаб 24-го танкового корпуса, находившийся в Дмитровске (Дмитровск-Орловский)... В этот день я получил довольно внушительное представление об активности русской авиации. Сразу же после моего приземления на аэродроме в Севске произошел налет русской авиации на этот аэродром, где находилось до 20 немецких истребителей. Затем авиация противника бомбила штаб корпуса... Я направился к дороге, по

которой продвигалась 3-я танковая дивизия. Здесь мы также подверглись неоднократной бомбежке...»{3} Так гитлеровский генерал описывает день 5 октября 1941 года, когда крупная танковая колонна, хвост которой находился в Севске, продвигалась через Дмитровск-Орловский на Кромы и далее была нацелена на Орел. В ту пору мы последние дни работали с орловского аэродрома и принимали участие в тех налетах, которые так надолго запомнились Гудериану. И таких «памятных» дней у него, судя по его воспоминаниям, оказалось много.

В Ельце мы тоже пробыли недолго. Потом был аэродром Волово — в 130 километрах северо-восточнее Орла. Он запомнился нам очень хорошо. От затяжных осенних дождей дороги раскисли и стали непроходимыми. Аэродром находился в стороне от немногих магистралей с твердым покрытием, и потому добраться до него было нелегко. Где-то застряли тылы. На аэродроме между тем оставался очень небольшой запас горючего и боеприпасов. Но это не все. Уже на второй день меня стало удивлять наше меню; на первое бутерброд с сыром, на второе — сыр отдельным куском с хлебом, на третье — сыр тертый и так далее. На завтрак, ужин, обед — во всех видах только сыр, и так день за днем. Поначалу эта ситуация воспринималась нами с юмором. Однако уже на третий день сыр никому не лез в горло. Но конца этому не было видно, поскольку из всех видов продовольствия на аэродроме были запасы только сыра да водки. [58]

Я и через много лет после войны еще не мог переносить сырного духа...

Неизвестно, чем бы кончился «сырный пост», если бы наш инженер по вооружению Константин Андрианович Поляков не нашел выход.

Сначала мы хотели покупать продукты у местных жителей, но из этого ничего не вышло. Деревни в тех краях небогатые, продовольствия у самих селян в обрез, а фронт приближался, зима на носу, да и неизвестно, как дальше дело пойдет. А деньги в таких условиях свою ценность потеряли. Но во всех деревнях был на вес золота керосин. А мы этого добра возили с собой целую цистерну литров на восемьсот. Откуда она взялась, никто не знал. Сжигать керосин — рука не поднималась. Я говорил Полякову, что керосин пригодится, чтобы освещать землянки и КП в полевых условиях. Но много ли его требовалось для этого? Вот и стали мы обменивать керосин на продукты, и бесхозная цистерна кормила весь полк до самого подхода наших тылов.

* * *

В октябре, дождливом и холодном, обстановка на фронте быстро менялась. Под Мценском противник понес большие потери на реке Зуша, но все же добиться большего нашим войскам не удалось. Отход их продолжался. Гитлеровцы заняли Карачев и Брянск, подтягивали свои авиационные силы для массированных ударов по Москве и поддержки своих войск. Крупную авиационную группу (в основном бомбардировщики) немцы сосредоточили на орловском аэродроме, там, где еще недавно базировался наш полк. Необходимо было, не теряя времени, нанести сильные бомбоштурмовые удары по вражеским аэродромам, в первую очередь по тем, где базировалась бомбардировочная авиация. Поэтому вскоре мы получили приказ вместе со штурмовиками бомбить и штурмовать орловский аэродром.

Из-за непогоды выполнение задания несколько раз переносили, но боевой работы в те дни мы не прекращали.

Удар по орловскому аэродрому нам предстояло нанести вместе с 74-м штурмовым авиаполком. Наконец в очередной раз назначен день вылета. У штурмовиков с горем пополам набралось шесть исправных Ил-2, в нашем полку собрали два звена истребителей МиГ-3. Итого — 12 самолетов. Чтобы выделить эти шесть машин, [59] инженерно-техническому составу полка пришлось крепко потрудиться. Инженер полка И. А. Добрин, механики А. М. Золотарев, В. С. Малышев, В. Т. Шишкин, Г. С. Бархонин и их товарищи вложили много сил в подготовку самолетов к вылету.

Поначалу все шло по привычной и уже порядком надоевшей схеме: сидим в кабинах, ждем появления штурмовиков. Но их все нет и нет. Сбор с «илами» планировался по кругу над нашим аэродромом. Группу истребителей должен был возглавлять я. Мне было приказано вывести группу точно на аэродром для удара с первого захода. Мы ожидали сильное противодействие зенитной артиллерии и истребителей противника, поэтому очень важно было достичь внезапности при первом заходе.

Из-за плохой погоды накануне произвести разведку аэродрома не удалось. «Может быть, это и к лучшему, — размышлял я, сидя в кабине своего «мига». — Аэродром мы знаем хорошо, а разведка могла бы только насторожить врага, и тогда на внезапность трудно было бы рассчитывать». А мы, с нашими весьма ограниченными силами, все свои расчеты строили на внезапности.

Время идет, штурмовиков по-прежнему нет. Так бывало и в предыдущие дни. Сидишь часами в кабине в ожидании команды

на вылет, а вместо этого вдруг отбой: вылет откладывается. И это напряженное ожидание выматывает больше, чем воздушный бой. Похоже, и на сей раз будет такая же история...

Поступает сообщение, что туман начал приподниматься и от штурмовиков пришла команда быть в готовности. Это уже какая-то определенность.

Ждем. Еще час проходит, потом другой... Штурмовиков нет.

На крыло моего самолета поднимается комиссар полка Николай Лысенко. Наверное, думаю, есть какие-то новости. А он спрашивает, как настроение, как себя чувствую? Я говорю, нормально. Он желает мне успеха.

Тут наконец появляются штурмовики. Они ходят под облаками на высоте 70–80 метров. Вялое состояние от неопределенности и долгого ожидания как рукой сняло. Взлетаем, пристраиваемся к штурмовикам — все на одной высоте.

Звено капитана Бориса Морозова составляет непосредственное прикрытие. Я со своим звеном выхожу вперед. Ведомыми у меня — Александр Легчаков и Николай [60] Портнов. Отличные летчики. Вместе мы провели уже немало боев.

Видимость плохая. Земля просматривается только под собой. По мере приближения к Орлу погода улучшается. На подходе к орловскому аэродрому высота облачности около пятисот метров, видимость — до четырех километров. На душе стало спокойней: выйдем точно на цель.

Вот наконец аэродром. Смотрю и глазам своим не верю: самолеты в три ряда по кругу! Стоят — крыло в крыло. В большинстве бомбардировщики. Нас не ждут, все спокойно, выстроились как на параде...

В северной части аэродрома вижу 20–25 истребителей. Всего более 200 самолетов.

Четыре Ме-109 начинают взлет. Поздновато! Звеном немедленно атакуем их, и я сбиваю ведущего. Легчаков поджег еще одного. Звено Морозова атакует следом за нами и вгоняет в землю двух остальных. Больше желающих взлететь, кажется, не видно.

Легким покачиванием с крыла на крыло подаю сигнал «Внимание» и начинаю пикировать на северо-западную часть аэродрома, где стоят бомбардировщики. Штурмовики перестраиваются в растянутый правый пеленг, становятся в левый круг. На первом заходе каждый с индивидуальным прицеливанием сбрасывает бомбы, на втором заходе «илы» пускают эрэсы, после чего методично начинают уничтожать самолеты пушечным огнем. Открывают огонь точки МЗА, но мы быстро их подавляем.

Штурмовики делают заход за заходом. Я осматриваюсь и вижу, что с юга к аэродрому подходит колонна транспортных самолетов Ю-52. Насчитываю пять штук. «Юнкерсы» уже находятся на высоте, не превышающей 200 метров. Явно заходят на посадку.

Даю команду своим летчикам, и мы атакуем эту группу с предельно малых дистанций. Каждый летчик звена выбирает себе «своего», и каждый из нас сбивает по одному самолету. Еще два Ю-52 поразили огнем летчики звена Морозова.

Штурмовики образовали левый круг над аэродромом на высоте метров 150–200. Каждый летчик Ил-2 сам себе выбирает цель. Звено Морозова — тоже в левом развороте — ходит по кругу над штурмовиками метров на 100–150 выше. Мое звено под самой кромкой облаков — метров 500 — в правом кругу: мы ходим над аэродромом в обратном направлении и хорошо просматриваем весь боевой порядок. [61]

Картина на аэродроме — впечатляющая. Горят и взрываются самолеты, огонь полыхает повсюду. Никогда не думал, что такими небольшими силами можно так эффективно поработать. Начинает мешать черный дым: он обволакивает аэродром со всех сторон.

«Илы» наконец ложатся на обратный курс, сопровождаемые звеном Морозова. Я со своими ведомыми делаю еще один круг, чтобы иметь возможность отсечь немецкие истребители, если они появятся в воздухе. Пытаюсь определить, сколько самолетов уничтожено на земле. Насчитываю 60 горящих машин. Только горящих. Но ведь еще немало машин было повреждено снарядами и обломками тех самолетов, которые взрывались.

Немецких истребителей в воздухе нет. Впечатление такое, будто наш налет полностью парализовал гитлеровцев и им сейчас не до погони.

Вернулись мы благополучно, полным составом. В донесении полка за тот вылет значилось: на земле уничтожено 60 бомбардировщиков противника, в воздухе сбито четыре Ме-109 и пять Ю-52. Итого — 69 вражеских самолетов.

На следующий день партизаны через штаб фронта передали уточнение: на земле сгорело 70 самолетов. Подтвердили 9 сбитых в воздухе. Стало быть, по уточненным данным, общий итог — 79 машин. Я убежден, что еще не одна была повреждена и выведена из строя: слишком плотно они располагались на стоянках.

К нам в полк прибыло пополнение с Дальнего Востока. Целая эскадрилья хорошо подготовленных летчиков на истребителях Як-1! Командир эскадрильи, увидев меня, воскликнул:

— Т-ты здесь?! Я рад, что м-мы снова б-будем вместе!

Это был мой первый командир звена и товарищ по Дальнему Востоку старший лейтенант Павел Шишкарев.

Боевого опыта летчики эскадрильи не имели, поэтому надо было грамотно вводить их в бой. Для этого, как известно, требуется время. А его-то на тщательную подготовку людей у нас почти не было.

Мы организовали занятия по наиболее важным вопросам. В первую очередь это касалось тактики современного воздушного боя и знания самолетов противника (особенно истребителей). Само собой разумеется, что тщательно изучался район боевых действий.

Как-то вечером, в конце обычного боевого дня, сидели мы с Шишкаревым и вспоминали минувшие годы. Вспоминали [62] Приморье, нашу летную молодость, его, Шишкарева, науку за ошибки при пилотаже. Конечно, вспомнили и тот случай с гидросамолетом пограничников. В общем, не так много воды утекло с тех пор. После моего отъезда в академию и двух лет не прошло. А казалось, что все это было неправдоподобно давно.

На следующий день с утра (это происходило в двадцатых числах октября) мы были в готовности к вылету на сопровождение штурмовиков. Обстановка, однако, изменилась, и мы получили приказ вылетать в район Плавска на отражение налета вражеских бомбардировщиков. Я поднялся со звеном Шишкарева.

Над Плавском бомбардировщиков уже не было: приказ нам пришел, как это нередко бывало в те дни, с опозданием. Мы развернулись и пошли курсом на восток, просматривая воздушное пространство с юга. Чаще всего немецкие бомбардировщики появлялись оттуда. Но тут нас внезапно со стороны солнца атаковала четверка Ме-110. Немного выше я увидел еще четыре «мессера», которые бросились на нас вслед за первой группой.

Я стал набирать высоту с разворотом, чтобы видеть обе четверки сразу, старался занять более выгодное по отношению к ним положение.

Этот маневр нам удался. Я открыл огонь по ведущему нижней четверки. Удача — он загорелся! Одновременно ударил по второму «мессеру» Павел и тоже сбил его.

Все это — маневр, огонь и столкновение с землей двух падающих Ме-110 — произошло, казалось, мгновенно. И гитлеровцы, которые нас неожиданно атаковали из выгодной позиции, в эти мгновенья растерялись. Я это почувствовал и понял, что еще одна наша организованная атака может их окончательно сломить. Но мне не удалось воспользоваться

благоприятной ситуацией. В ходе первой нашей атаки мое звено распалось, ведомые оторвались. И если первый маневр они выполнили следом за мной, сохранив боевой порядок, что и позволило нам результативно атаковать, то теперь собрать их в четкую группу для повторной атаки уже было невозможно. Моментально я ощутил разницу между обстрелянными ветеранами полка и новичками, которым не хватало практики воздушных боев. Конечно, по теории они знали, что только взаимодействие и поддержка в бою дают возможность небольшой группе успешно противостоять численно превосходящим силам противника. Но то — по теории. А чтобы ее реализовать — нужен навык, опыт. [63]

Между тем гитлеровцы быстро пришли в себя и остервенело бросились на нас. Они разрушили наш боевой порядок окончательно и, судя по всему, твердо решили, пользуясь численным превосходством, никого из нас не отпустить живым.

Должен сказать, что самолет Ме-110 был сильным противником. Этот двухмоторный истребитель имел высокую скорость и большую маневренность. При этом он был очень хорошо вооружен: четыре пушки, направленные в одну сторону. Попасть под концентрированный огонь всех его стволов означало сгореть заживо. Тут не было никаких шансов отделаться легким испугом. Не случайно гитлеровцы часто использовали этот самолет как штурмовик при налетах на наши аэродромы.

Уже когда мы начали бой с двумя четверками Ме-110, я увидел над нами, метрах в пятистах выше, еще пять «сто десятых». Они скоро объединились с шестью оставшимися и попарно начали атаковать ваши одиночные самолеты. Атаки следовали одна за другой с разных направлений.

Отчаянно маневрируя, я предпринял несколько попыток приблизиться к ведомым, чтобы наладить взаимную поддержку, но мои летчики, увязнув в трудном бою, моих маневров не понимали, и нас опять «дробили». Видимо, своими усилиями собрать группу в кулак я обратил на себя внимание немецких пилотов, и за мной увязались сразу четыре Ме-110. Когда какой-то из них атаковал, три других занимали позиции, ограничивающие мой маневр. Очень скоро я почувствовал, что не в состоянии уследить за всеми «мессерами» сразу, и решил использовать единственную возможность уцелеть: вести бой на лобовых атаках. В этом случае по крайней мере атаковать меня Ме-110 одновременно спереди и сзади не смогут без риска поразить друг друга.

Так и получилось. Я разворачивал свой истребитель в лоб атакующему меня «мессеру», и ни один из гитлеровцев не

выдерживал: в последний момент, когда уже казалось, что столкновение неизбежно, вражеский летчик «отжимал» самолет вниз, и мы впритирку расходились. Но нервное напряжение у меня достигло предела. Любая неточность, нерасчетливость могла бы стоить мне жизни. Фашисты понимали, что мне терять нечего, тогда как сами они на тот свет явно не спешили. Но это ведь не могло продолжаться бесконечно. У меня уже кончился боезапас, горючее — на исходе. Даже удивительно было, [64] что они меня еще не сбили: при таком-то численном перевесе, при такой-то силе огня... Собственно, долго размышлять тогда мне было некогда. Одно было ясно: все спасительные пути на восток мне отрезаны. Наступали критические минуты. Никого из моих ведомых поблизости не было.

В какой-то момент я увидел приближающееся большое кучевое облако. Вот мое спасение... Отжав немного самолет для набора скорости, я резко потянул ручку на себя. В глазах потемнело, но машина уже в облаке. Тут же начал плавный разворот, чтобы ввести в заблуждение противника. Это потребовало больших усилий: сильно болтало.

Из облака я выскочил неожиданно. Гитлеровцев нигде не было видно. Взяв курс на восток и выбрав наивыгоднейший режим скорости, я стал определяться. В бою за ориентирами наблюдать было некогда. К счастью, я вскоре стал узнавать знакомые приметы местности — зрительная память не подвела. Вышел прямо на свой аэродром. Приземлился с ходу, но рулить уже было не на чем: горючее выработалось и мотор заглох. Некоторое время я сидел в самолете посреди посадочной полосы: не было сил выбраться из кабины. Сидел, мокрый насквозь. В горле пересохло до спазм, нестерпимо хотелось пить.

Самолет оказался изрешеченным и ремонту не подлежал. Как он еще держался в воздухе, осталось загадкой.

Павел Шишкарев в полк не вернулся.

Это был один из самых тяжелых моих боев, хотя вся война была еще впереди.

* * *

В начале октября у нас в полку появился новый летчик.

Он подошел ко мне, доложил, что отстал от своего полка, и назвал его. Про этот авиаполк мы знали. Где свои сейчас, пилот не знал и попросил зачислить его в наш полк. Боевые летчики нам были нужны, и с разрешения командира младший лейтенант был зачислен в наш полк. Звали его Борис Ковзан.

Я дал указания инженеру полка организовать с Ковзаном изучение самолета, поскольку раньше на «мигах» он не летал. Через несколько дней мне доложили, что летчик готов к

самостоятельному полету. Я проверил знание им инструкции по технике пилотирования и был удовлетворен ответами Бориса. Его полеты по кругу и пилотаж [65] в зоне показали, что подготовлен Ковзан вполне удовлетворительно. Требовалось отработать лишь некоторые элементы при выполнении фигур высшего пилотажа и особенно посадки.

В той напряженной обстановке каждый боевой летчик был на счету. Поэтому вскоре Б. Ковзан в составе группы вылетел на боевое задание. В ходе него и потом Ковзан вел себя сдержанно. На замечание командира о неважной посадке коротко ответил: «Исправлюсь». Действительно, последующие взлеты и посадки у него стали заметно лучше.

Но не успели еще к новичку привыкнуть, толком в полку и не узнали этого паренька, как он не вернулся с боевого задания. Это случилось в конце октября. Для тех дней — горькая, но обыденная реальность нашей жизни: в тяжелых боях мы теряли и очень опытных летчиков, а молодому пилоту уцелеть было намного труднее. В полку посчитали Бориса Ковзана погибшим. А он вернулся на следующий день. Вернулся не пешком, не на подводе и не на попутной машине, как это бывало со многими летчиками, которым приходилось прыгать с парашютом из горящих и поврежденных машин. Нет, Борис прилетел на своем «миге». И тут выяснилось, что накануне в бою он пошел на таран, ударил винтом своего истребителя по хвосту немецкого бомбардировщика, и тот рухнул на землю. При таране Ковзан повредил винт и совершил вынужденную посадку в поле. Винт ему удалось отремонтировать в колхозной кузнице.

В полку младшего лейтенанта встретили с огромной радостью и искренним восторгом. Тот, кто воевал, знает это ни с чем не сравнимое чувство, когда твой боевой товарищ, которого ты считал погибшим, вдруг цел и невредим предстает перед твоими глазами. А он не просто предстал целым и невредимым, он совершил подвиг.

Я разделял со всеми летчиками эти чувства и даже в душе упрекнул себя, что при первом знакомстве не заметил в этом скромном пареньке ни внутренней отваги, ни решимости. Но через некоторое время после осмотра самолета Ковзана техники доложили мне, что летчик истратил только половину боезапаса. Я сразу подумал, что во время атаки у него отказало оружие, — такие случаи, к сожалению, бывали чаще, чем хотелось бы. Проверили оружие — оно работало безотказно. И я уже никак не мог отделаться от вопроса: если пилот подошел к бомбардировщику сзади вплотную и при этом имел половину боекомплекта, [66] то почему же не стрелял? «Вероятно, —

подумал я, — все произошло в горячке. Летчик молодой, отваги много, а опыта еще маловато, ну и решил рубануть...» Но это, казалось бы, естественное предположение мне пришлось тут же отбросить. Ведь чтобы совершить такой таран и при этом отделаться лишь повреждением винта, надо быть поразительно хладнокровным человеком. Тут ни о какой горячности не могло быть и речи.

Было совершенно очевидно, что, решившись на таран, Борис Ковзан рисковал своей жизнью больше, чем в случае, если бы он просто с близкой дистанции открыл огонь по бомбардировщику. Стало быть, он предпочел более трудный и менее рациональный путь. Это меня и удивляло. Ведь в воздушном бою главное — суметь подойти к вражескому самолету на близкую, не менее 100 метров дистанцию. И если это удалось — бей! И куда сложнее таранить так, как это сделал Борис. Главное — надо очень умело маневрировать, чтобы при сближении с вражеским бомбардировщиком не попасть под огонь его бортового оружия. Кроме того, воздушные потоки, отбрасываемые винтами бомбардировщика, обладают большой силой, и если истребитель, сближаясь с тяжелым самолетом, попадает в поток от винтов, то летчик просто-напросто может не справиться с управлением: воздушной струей его машина может быть отброшена с курса и даже перевернута. И еще одно: вражеские бомбардировщики в тех случаях, когда их атакуют, усиленно маневрируют, поэтому подойти к ним сзади вплотную еще более сложно. Ведь не случайно многие летчики, совершив таран, погибали, хотя они никогда не воспитывались как японские камикадзе. Вот я и спрашивал себя: почему летчик пошел на таран, вместо того чтобы с дистанции 60, 50, 40 метров открыть огонь?

В нашей печати и прежде, да и теперь немало пишут о таранах, упирая, как правило, только на морально-волевые качества летчика, его способность к самопожертвованию. Я сейчас хочу сказать, что эти качества большинства наших летчиков проявлялись прежде всего в их высокой профессиональной готовности к бою. А это выражалось в том, что, воюя без отдыха, без перерывов, в численном меньшинстве, часто на устаревших и слабо вооруженных машинах, они, прежде чем сложить голову, сбивали несколько самолетов врага. Только этим и объясняется тот изумительный, но непреложный факт, что за первый месяц войны гитлеровцы потеряли 1284 самолета [67] {4}. Таранами таких результатов не достичь. Таран — это последнее и отчаянное средство летчика, который уже исчерпал все другие возможности боя. Надо иметь в виду также то, что в 1941–1942 годах нам катастрофически не хватало самолетов. А таран — это

не что иное, как намеренное столкновение в воздухе двух машин, идущих на больших скоростях. В результате, как правило, это размен 1 : 1. В военные годы наша печать прославляла эту намеренность как проявление духовной силы советского летчика. Тогда этот подход можно было попять: мы находились в тяжелейшем положении, и такие примеры мужества воспитывали в массе воюющих советских людей величайшую стойкость духа. Показателен и другой момент. Начиная с сорок третьего года, когда самые тяжелые времена остались позади и фронт уже получал в достаточном количестве новую боевую технику, количество таранов резко уменьшилось, и мы стали меньше о них говорить. Это закономерно: у нас появилось сильное оружие, и потому отпала необходимость в этих крайних мерах.

В общем, я, как командир, должен был поговорить с Ковзаном, чтобы этот многообещающий летчик не погиб уже в ближайшем бою. Выбрав момент, когда наш разговор не привлекал бы к себе внимания со стороны, сказал ему, как высоко я ценю его мужество, решимость и волю, но при этом объяснил, что всем этим качествам необходимо найти лучшее применение, именно на умелом использовании своего оружия.

Ковзан молча слушал меня и опускал голову все ниже. Казалось, его что-то тяготило. И тогда я сказал, что если он мне не объяснит, почему не стрелял, то придется отстранить его от полетов.

То, что я услышал, меня поразило.

— Я не умею стрелять, — мучительно выдавил он из себя.

— Как — не умеешь? — с изумлением спросил я. — Ты же воевал в своем полку?

— Я летал на самолете связи... Если бы я об этом сказал, вы бы меня не взяли в полк...

Я был ошеломлен: с У-2 пересесть на Миг-3!

— Почему же ты не изучил систему вооружения и хотя бы основы теории правил стрельбы? — допытывался я. [68]

— Боялся спрашивать... Сразу бы определили, что я не летчик-истребитель. Вынужден был молчать. Ну в пришлось применить таран...

Так закончил свою «исповедь» Борис Ковзан.

Что было делать? Открывать его тайну, пожалуй, было поздновато. Тут Борис был прав — командир полка мог бы и отчислить его, узнай он, что Ковзан раньше летал на самолете связи, или снова пересадил бы его на связную машину, что для летчика было равносильно отчислению. И я поневоле стал «заговорщиком» и решил по мере возможности сам ликвидировать пробелы пилота в огневой подготовке. Я

прекрасно понимал, что научить хорошо стрелять, точнее — сбивать самолеты, в полевых условиях, без учебной базы, без тренировочных стрельб по воздушным мишеням (сколько мы времени уделяли этому до войны!), да еще при том жестком режиме наших фронтовых будней — чрезвычайно сложно. Но при огромном желании с его стороны ему можно было в этом помочь. И я сделал все, что было в моих силах.

Впоследствии наши военные пути разошлись. Борис Ковзан всю войну провоевал на истребителях. И, видимо, вполне надежно овладел оружием: иначе бы он очень быстро погиб. И высокое звание Героя Советского Союза он, конечно, получил вполне заслуженно. Ну а тайну его, которая открылась мне трудной осенью сорок первого года, я, как и обещал, хранил почти полвека и считаю, что этим своим рассказом я своего обещания не нарушил.

Из оперативно-разведывательной информации мы знали, что попавшие в начале октября в окружение части 50, 3 и 13-й армий к 23 октября вышли из окружения и заняли оборону на рубеже Белев, Мценск, Поныри, Льгов. Несколько позже нам сообщили, что по приказу Ставки части Брянского фронта отошли на рубеж Дубна, Плавск, Верховье, Ливны, Касторное, сосредоточив основные силы в районе Тулы и на елецком направлении. Тула прикрывала южные подступы к Москве, Елец закрывал противнику дальнейшее продвижение на восток, к Липецку.

В ходе сентябрьских и октябрьских боев мы уже почувствовали что-то неладное в использовании авиации. Мы знали, что в ВВС фронта насчитывается примерно 100–120 исправных самолетов. К этому надо было бы добавить пять авиаполков прибывшей 6-й резервной авиагруппы. [69] Но в воздухе мы не ощущали поддержки. Всегда и везде мы были по отношению к противнику в меньшинстве. В лучшем случае — меньше вдвое, в худшем — впятеро. Там, где в воздухе действовала наша группа — а мы воевали над обширной территорией, — ни разу не встречались другие наши самолеты. В чем дело? Где наша авиация? Плохо умеем воевать? Вроде бы нет. Наоборот: мы быстро набирались опыта и изо дня в день наносили противнику чувствительный урон. Тогда почему в воздухе нас всегда так мало и всегда мы вынуждены обороняться?

Не сразу ответ на этот вопрос мы нашли в том, что кроме нас, то есть частей фронтового подчинения, есть еще авиация и ее немало (!) в распоряжении командования общевойсковых армий. И получалась такая картина: мы — истребительный полк фронтового подчинения — действуем в интересах фронта над огромным, часто непосильным по охвату для наших сил районом,

а в то же время такой же истребительный полк, а то и два-три сразу действуют на сравнительно узком участке в интересах только одной армии. Допустим, в полосе общевойскового объединения на несколько дней наступает затишье. В то же время создалась тяжелая обстановка на другом участке фронта, и это грозит неприятными последствиями для всего фронта в целом. Надо бы сосредоточить в такой момент усилия авиации на опасном направлении, надо — классический случай! — использовать авиацию массированно для нанесения по врагу мощных ударов. Но командующий фронтом даже в этом случае не может привлекать авиацию армейского подчинения. *Не вправе.* И это положение узаконено строжайшей директивой. В результате авиация на фронте распылена, там, где надо ее сосредоточить, ее нет, не хватает, в воздухе нас всегда меньше, чем фашистов, работаем мы с перенапряжением и, конечно, постоянно обороняемся.

И все-таки, несмотря на все осложняющие обстоятельства, гитлеровцы, встречая упорное сопротивление, вынуждены были задерживаться на каждом рубеже и теряли темпы продвижения. Ценой больших усилий к концу октября противник подошел к Туле.

Битва за город продолжалась сорок пять дней и ночей. Сплоченная партийной волей, проникнутая духом пролетарской дисциплины, рабочая Тула выстояла.

Наш 42-й истребительный авиаполк перебазировался на полевой аэродром, расположенный в сорока километрах [70] восточнее Тулы. По соседству с нами находились 509-й истребительный и 74-й штурмовой авиаполки, так же, как и наш, очень малочисленные, понесшие большие потери. Немецкие бомбардировщики накатывались на нас волнами, а мы не имели достаточно сил, чтобы отражать эти беспрерывные налеты. Навстречу врагу вылетали остатки нашего и соседних полков. В те дни соотношение сил в воздухе было особенно неблагоприятным для нас. Малыми силами мы старались срывать прицельное бомбометание. Это было не просто, поскольку немецкие бомбардировщики ходили под надежным прикрытием истребителей.

Состав наших групп определялся одним фактором: количеством исправных самолетов. Резерва не оставалось нигде. Если было шесть готовых к бою самолетов — вылетали шестеркой, если три — звеном. Чтобы использовать каждую машину с максимальной отдачей, летали самые подготовленные и опытные летчики. Летали непрерывно. Переутомление людей было очевидным, но иного выхода не было.

Все командование ВВС Брянского фронта размещалось на нашем аэродроме. Командующий ВВС фронта генерал Ф. П. Полынин, военком бригадный комиссар С. Н. Ромазанов и другие стояли почти у каждого самолета-истребителя, который готовился к повторному вылету, и торопили, чтобы работа шла быстрее. Если требовалось применить власть, чтобы ускорить подготовку к вылету, они это делали незамедлительно. Такова была обстановка под Тулой.

В один из таких дней мы вылетели по тревоге двумя звеньями в район севернее Плавска. Там были встречены восемь бомбардировщиков под прикрытием шести истребителей. Истребители шли метров на 500–600 выше, и было похоже, что нас они не видели. Я подал команду: «Все атакуем бомбардировщиков», и сам атаковал ведущего.

Удар для гитлеровцев оказался неожиданным. Они сразу потеряли три Ю-87. Я сбил ведущего, строй бомбардировщиков рассыпался, но в образовавшейся суматохе, когда смешались наши и вражеские истребители, мои ведомые, увлеченные атакой, от меня оторвались. И тут же на меня сверху попарно ринулись четыре Ме-109. Их я видел, поэтому энергичным маневром вышел из-под атаки. Но в группе прикрытия была еще одна пара «мессеров», за которой в тот момент я уследить не мог. Пока [71] мое внимание было прикопано к четверке, те могли меня сбить. Я увидел опасность с опозданием, когда трасса огня уже прошла над моей головой. Сделал разворот влево, стараясь при этом не терять из виду вражескую четверку. И в это время появился мой ведомый — комиссар эскадрильи старший лейтенант Н. Д. Рузин. Он видел ту пару, которая меня атаковала, и удачной очередью сбил ведомого. Теперь мы вели бой с четверкой Ме-109 парой.

Вскоре я увидел, что звено лейтенанта Александра Котова бьется с другой четверкой Ме-109, которая, вероятно, подошла на усиление. А может быть, я ее просто раньше не видел.

Выбрав момент, мы с Рузиным присоединились к Котову и продолжали драться уже в общем боевом порядке, поддерживая друг друга. Маневренные качества Ме-109 были лучше, чем у «мигов», поэтому вести бой было нелегко. В какой-то момент звено «мессеров» атаковало нашу пару сверху и сзади. Трассы огня накрыли мой самолет. Я только и сумел втянуть голову в плечи. Гитлеровец сидел у меня на хвосте, и это самое тревожное, что может случиться в воздушном бою.

И вдруг огонь прекратился.

В критический момент ко мне на помощь устремился Котов, который одной очередью сбил ведущего атаковавшей меня четверки Ме-109 и спас меня от гибели. Вслед за ним подоспели

лейтенанты Демьян Романенко и Владимир Миронов. Оттягивая бой на свою территорию, мы вскоре оторвались от них. Потеряв своего ведущего, «мессеры» сразу утратили прыткость и, уворачиваясь от боя, ушли на юг.

Горючего у нас оставалось в обрез. К аэродрому следовало идти по кратчайшей прямой, но после столь тяжелого боя, после многих маневров и сложных эволюции я не мог быстро сориентироваться. Развернул планшет и ошалел от неожиданности: там была карта из школьного учебника с двумя полушариями Земли. Наваждение какое-то!

А все летчики пристроились ко мне и, конечно, не подозревают, что я «слеп». Скоро до меня дошло, что случилось. В землянке, где был КП полка, на гвоздь рядом с моим планшетом повесил свой планшет комиссар эскадрильи старший лейтенант Николай Рузин, который перед этим проводил политинформацию с личным составом. Выбегали из землянки по тревоге. Комиссар выскочил первым и по ошибке схватил мой планшет, а оставшийся [72] был его. Вспоминая об этом, я одновременно пытался зрительно восстановить ориентировку. Вскоре объявились знакомые приметы местности, и мне стал совершенно очевиден точный курс на аэродром.

После посадки я прежде всего обнял и расцеловал Котова. (Кстати, вскоре после этого боя он был награжден орденом Ленина, а впоследствии стал Героем Советского Союза.) Потом оглядел летчиков, отыскивая среди них Рузина. Его не было. Долго мы его ждали, не теряя зыбких надежд.

Однако комиссар с этого боевого задания не вернулся.

* * *

Наш полк уже к осени был спаянной дружной семьей. За три месяца в части выросли прекрасные воздушные бойцы старший лейтенант Николай Власов, лейтенант Александр Котов, капитан Борис Морозов, лейтенанты Александр Легчаков, Григорий Герман, Николай Портнов и многие другие.

Армейская и фронтовая печать уделяла нам много внимания. В газетах появлялись корреспонденции и статьи с описанием многих боевых эпизодов из нашей жизни. Писали о налете на орловский аэродром, о том бое, который мы звеном провели против тринадцати Ме-110. Рассказывалось и о нелегком бое, в котором Александр Котов спас мне жизнь. Попутно в этом материале приводились данные из моей записной книжки. У меня был такой блокнот, где я вел что-то вроде хроники событий каждого дня. Вот, к примеру, короткая запись, которая красноречиво свидетельствует о том постоянном напряжении, в котором осенью сорок первого года мы жили и воевали. Вот что

там записано за один октябрьский день:

«Первый вылет: сбит т. Рузиным 1 «Фокке-Вульф-189». Второй вылет: мною и младшим лейтенантом Котовым сбито по одному Ме-110. Третий вылет: старший лейтенант Судробин сбил одного Ме-109. Четвертый вылет: сбито нами 5 самолетов противника. Я сбил двух, летчики тт. Котов, Гусев и Воронцов — по одному каждый. Пятый вылет: уничтожено до 50 автомашин противника».

Это — данные не за весь полк. Здесь зафиксированы действия только тех групп, с которыми в тот день летал я. [73]

В составе ВВС Брянского фронта наш полк воевал до 15 ноября, после чего нас отправили на переформирование. К этому времени нам уже, попросту говоря, не на чем было летать. За полтора месяца боев в районе Тулы 42-й истребительный авиаполк произвел около полутора тысяч боевых вылетов, из них большинство — на прикрытие наземных войск. В воздушных боях летчики полка сбили 30 самолетов противника и штурмовыми действиями уничтожили много живой силы и вражеской техники. Таков итог нашей боевой работы под Тулой.

На моем счету к этому времени было 7 сбитых вражеских самолетов.

* * *

В запасном полку выяснилось, что самолетов для нас не хватает. Требовалось ждать, когда нам смогут выделить столько машин, сколько необходимо по штату. Перевооружили наш полк истребителями ЛаГГ-3. А пока что мы приступили к их изучению: сначала теория, сдача зачетов, потом — полеты. Поскольку наши летчики были неплохо подготовлены, программу переучивания они прошли быстро. А самолетов все не было. Со дня на день мы ждали приказа отправляться за ними в Горький, но в это время в запасной прибыли пилоты 1-го гвардейского истребительного авиаполка майора А. П. Юдакова, и командование нашего полка получило приказ передать приготовленные для нас машины им. В принципе логика такого решения была нам понятна: гвардейцам все вне очереди. Без восторга, конечно, но передали мы им приготовленные для нас истребители. Нам же предстояло еще ждать и ждать. Впрочем, на заводском дворе к тому времени скопилось несколько сот машин, но военпреды их не принимали из-за недопустимо сильной вибрации винтов. Причину дефекта никак не могли найти, и нам ничего не оставалось, как набраться терпения.

В те дни впервые за много недель у меня появилось время, чтобы подытожить и обдумать накопившийся боевой опыт. И не только его, а все, чему я был свидетелем и в чем участвовал, начиная с того момента, когда противовоздушная оборона

Черноморского флота и главной флотской базы встретила огнем налет первых вражеских бомбардировщиков. Вспоминал прошедшие месяцы, думал о том, что такое напряжение, которое выдерживали наши люди на фронте, перед войной считалось бы немыслимым. [74] Но то, что еще полгода назад могло показаться невозможным, с первых дней войны стало тяжелой, но будничной работой. Мои товарищи по полку совершенно не думали о том, что каждый день они совершают что-то из ряда вон выходящее. Они спокойно и осознанно выполняли свой долг, и было в этом что-то более глубокое, чем честолюбивое, как некоторые считали, стремление к подвигу. Было в этом какое-то высшее для человека осознание своей нужности, роли и профессионального предназначения.

Бесстрашных людей, видимо, не бывает. Что героями не рождаются и не становятся по наследству, истина бесспорная. Все лучшие качества в человеке воспитываются. Воспитываются великими нравственными идеями и всем ходом жизни, подчиненным воплощению этих идей.

В трудные дни осени сорок первого года я еще раз убедился в том, насколько серьезно подготовлены мои боевые друзья в духовном отношении к самым суровым испытаниям. Не случайно ведь именно в эти самые неудачные для нас месяцы войны отлаженная, чудовищная по своей силе военная машина нацизма оказалась подорванной и «забуксовала» в самом начале задуманного грандиозного «похода на Восток». Лопнул фашистский план молниеносной войны. Начавшееся в декабре успешное контрнаступление наших войск под Москвой сделало это очевидным для всего мира.

* * *

Под Москвой разворачивались важнейшие события, а мы все сидели в ожидании самолетов и с жадностью читали ежедневные сводки с фронта. Особым смыслом наполнялись названия освобожденных городков и поселков, о которых мы в довоенную пору и не слыхивали. Теперь какой-нибудь населенный пункт, затерянный в снежных равнинных просторах, звучал для нас громче, чем название столицы иного государства.

На досуге я, военный летчик и командир, поневоле размышлял над сугубо профессиональным вопросом: а как дрались мы? Особенно остро стоял вопрос о тактике воздушного боя и о наших боевых порядках.

Еще до войны, по опыту воздушных боев в Испании, мы знали, что немцы летали парами. Две пары — звено. Наши же боевые порядки традиционно, практически с момента зарождения в 1913 году, состояли из звеньев [75] трехсамолетного состава.

Три звена — отряд. Так было в первую мировую войну, в гражданскую, так мы летали у озера Хасан, на Халхин-Голе, с этой организационной структурой начали и Великую Отечественную войну.

Между тем, применяя боевые пары, гитлеровцы вовсе не открывали ничего нового. Выдающийся русский летчик-истребитель Евграф Крутень, который прославил отечественную авиацию в ходе первой мировой войны, разработал более 20 способов атаки и выхода из нее, оставил несколько работ, в том числе и по тактике воздушного боя. Уже в те далекие времена этот воздушный боец сформулировал многие принципиальные положения, касающиеся использования истребительной авиации. В частности, к самолету Е. Крутень предъявлял следующие требования: «... скорость вертикальная и горизонтальная, верткость (на нашем терминологическом языке — маневренность. — *Г. З.)* аппарата и высокий потолок». Скорость, маневренность, высотность и по сей день остаются важнейшими качествами самолета-истребителя. В тактике воздушного боя Е. Крутень считал главным умелое сочетание маневра и огня. «Надо подойти к противнику в упор, — писал он, — и только тогда открывать огонь наверняка»{5}. Он же пришел к выводу и о целесообразности парного построения боевого порядка, обеспечивающего лучший маневр и взаимодействие в воздушном бою.

Все это, повторяю, было очевидным для русского летчика еще на заре развития истребительной авиации. Узнав об этом, я еще раз убедился в справедливости ходкой поговорки о том, что новое — это хорошо забытое старое. Приходится только сожалеть, что использование боевых порядков, о которых писал Е. Крутень, мы вынуждены были как бы заново осваивать в ходе тяжелейшей войны. Ведь с первых же боев мы почувствовали недостатки звена трехсамолетного состава. Но при этом за несколько месяцев боевых действий я не слышал, чтобы кто-нибудь где-нибудь заговаривал об этом. Ни снизу, ни сверху. Это вызывало недоумение. Было совершенно ясно, что противник на этом много выигрывает. Парная структура позволяет ему более гибко строить тактику воздушного боя. Пара — основная огневая единица. Действия звеном из двух пар обеспечивают очень хорошую маневренность в бою и надежный обзор всего воздушного [76] пространства. Кто первый увидел — тот уже наполовину победил. Наконец, такой гибкий боевой порядок обеспечивает отличное взаимодействие ведущего и ведомого и пар в звене и, главное, позволяет создавать самые различные боевые порядки, выгодные именно для этого боя. Важно и то, что при этом обеспечивалась

более эффективная стрельба всех летчиков звена при индивидуальном, подчеркиваю, прицельном огне каждого.

Что же касается звена трехсамолетного состава, то оно в маневренном бою очень неустойчиво: обычно один самолет отрывался и мог стать легкой добычей врага. Оказать своевременную помощь отставшему летчику в сложной обстановке, когда противник имел преимущество как в количестве, так и в качестве техники, часто было невозможно. Вывод о том, что надо менять боевые порядки, а также одновременно оргструктуру звена и эскадрильи, напрашивался сам собой. Но вводить такие изменения имел право только Главный штаб ВВС. Со временем переход на парные боевые порядки был проведен, но за многие месяцы боев по-старому мы понесли немало излишних потерь.

Думал я и о другом.

Гитлеровцы эшелонировали свои боевые порядки по высоте. Связывая боем наших истребителей своим нижним эшелоном, они часто безнаказанно атаковали силами верхнего эшелона сопровождаемых нами штурмовиков и бомбардировщиков, заставляя нас драться со всеми эшелонами сразу. Это ставило нас в чрезвычайно трудное положение. К тому же в начале боя не всегда удавалось определить количественный и качественный состав сил противника, так как не все эшелоны просматривались. Некоторые из них вообще находились в стороне как резерв и приходили на вызов по радио уже в ходе боя.

Гитлеровцы не отказывались и от боев на виражах: маневренные качества их истребителей позволяли им успешно проводить такие бои со всеми типами наших самолетов. И когда ты уже ввязался в бой на вираже, когда тебя начали атаковывать пары противника из верхнего эшелона, прикрыть тебя сверху было некому.

Мы много проигрывали на этом, но в основном такое положение объяснялось количественным превосходством сил противника.

У нас просто не было возможности эшелонировать по высоте свои малочисленные группы. Но я заметил и другое. В тех редких случаях, когда нам удавалось собрать [77] силы помощнее или когда у нас они были примерно равны с противником, мы все равно не стремились перестроиться и по привычке дрались в одном эшелоне. Это уже объяснялось чисто психологическими причинами. Привыкнув к тому, что нас всегда мало и что мы вынуждены вести оборонительные бои, наши летчики увереннее чувствовали себя, как говорится, в «куче». Когда пилот справа и слева от себя видел товарищей, он чувствовал себя уверенней.

Это было свойственно почти каждому. Так «кучей» и начинали бой, а уж дальше — у кого как получалось.

Между тем сама по себе «куча», во-первых, удобный для врага объект атаки, во-вторых, она очень уязвима, поскольку истребители, сбившись в ограниченном пространстве, лишают себя возможности маневра и тем самым взаимной поддержки. Единственное, что мы могли, — рассыпаться на отдельные звенья или поодиночке вообще. Но хуже этого в бою ничего не может быть. Две-три хорошо подготовленные слетанные фашистские пары могли без особого труда раздергать нашу «кучу» и, воспользовавшись бессистемностью ее построения, кого-то сбить. И если мы поражали вражеские самолеты, то только благодаря высокому индивидуальному мастерству наших летчиков, но никак не грамотной тактике воздушного боя.

Словом, вывод напрашивался сам: сложившееся положение было явно ненормальным. Конечно, в какой-то мере нас оправдывало то обстоятельство, что мы вынуждены были драться на устаревших машинах и в численном меньшинстве. Но при всем этом меня настораживали некоторые тенденции, которые в будущем сулили нам немало хлопот. Ведь летчик-истребитель сам обязан искать противника, навязывать ему свою волю и свою тактику боя, а у нас же все шло от оборонительной психологии. Первоочередной была необходимость строить эшелонированные боевые порядки, активно применять вертикальный маневр, наладить взаимодействие между эшелонами, уметь сохранять и поддерживать боевой порядок в процессе боя.

Были и кое-какие частности, на которые я тоже обратил внимание в боях. Между понятиями «смотреть» и «видеть» есть существенное различие. За воздухом следят все, но обнаруживают противника первыми, как правило, одни и те же летчики. Дело здесь не столько во внимательности (внимателен в воздухе каждый), сколько [78] в особенностях зрения, быстроте его адаптации к разным дальностям. Каждый летчик должен непрерывно вести обзор воздушной полусферы от минимальной до максимальной дальности. Но только у некоторых в этой ситуации проявляется какая-то повышенная зрительная «цепкость» к самым удаленным объектам. Нередко ведь бывало, что если один из летчиков по радио предупреждал, где находится противник, то его товарищи, имеющие тоже вроде бы нормальное зрение, не сразу замечали вражеские самолеты в указанном направлении.

До войны эта способность зрения отдельных летчиков не бросалась в глаза. Я, например, ничего об этом не знал. Но когда во время боев эта особенность у отдельных людей выявилась как

бесспорная, сразу обратил на это внимание. Летчику, обладавшему такой необычной избирательностью зрения, следовало определять место в группе с таким расчетом, чтобы он меньше внимания тратил в строю на обеспечение собственной безопасности, а больше работал бы в интересах группы. Позднее, когда я стал командовать полком, а потом и дивизией, убедился в том, что в каждом полку таких «феноменов» бывает пять — семь человек, и добивался, чтобы в боевых группах их разумно использовали.

И еще одно, о чем я уже вскользь упоминал.

Сразу же после прибытия на фронт я увидел, что многие летчики, у которых было мало опыта, в бою открывали огонь с очень больших дистанций, растрачивали боекомплект преждевременно и часто впустую. При этом теорию все знали прекрасно. Это, конечно, говорило о том, что в летных школах огневая подготовка курсантов имеет существенные пробелы. Доучивать пилотов приходилось во фронтовых условиях. Было ясно, что в школах по «живому» самолету с применением фотокинопулеметов будущие летчики не стреляли, хотя такая полезная вещь, как фотокинопулемет, до войны у нас уже была. Когда я стал командиром полка, то тренировал летчиков очень элементарным способом. Пилот находился в кабине (на земле), а перед ним на дистанции 50 и 100 метров ставили боевой самолет. Молодой истребитель, внимательно глядя в прицел, должен был запоминать его размеры именно с этих дистанций. Самолет-цель периодически поворачивали, меняя ракурс так, чтобы летчик видел разные положения предполагаемой цели. Это было что-то вроде простейшего тренажера, и после десятка таких уроков ни один молодой летчик уже [79] не мог спутать вид самолета с дистанций, скажем, 100 метров и 800 метров. Но, конечно, такими мерами выправить изъяны в огневой подготовке до конца было невозможно. Кто-то постигал эту науку на жестком опыте войны, кто-то так и не смог научиться уверенно поражать цели. Всяко бывало...

Провоевав три месяца, я понял, что и во фронтовых условиях необходима систематическая учеба личного состава. И огневая подготовка, и штурманская, и тактика ведения воздушного боя, и аэродинамика, и знание особенностей самолетов противника, и еще многое другое, Все это требовало основательного труда. Как ни странно, но некоторые авиаторы не разделяли моей точки зрения на необходимость регулярных занятий. Говорили: какая там учеба? Идет война и надо громить врага! А то, что для победы над ним начальной, элементарной подготовки летчику явно было недостаточно, не понимали. Конечно, в тех условиях,

когда иной раз некогда было выбраться из кабины между вылетами, когда каждые несколько дней приходилось менять аэродромы, безусловно, было не до занятий. Но в принципе учеба была необходима.

Сделав для себя на будущее выводы, я как-то поуспокоился. На душе легче стало. Всегда тяжело от слепоты, а когда есть ясность и намечена хотя бы в общих чертах программа действий, становится легче. У меня был план, который по возможности я решил реализовать в нашей последующей боевой деятельности.

Новое назначение

Наступил январь 1942 года.

Полк по-прежнему сидел без самолетов. Обещаний на этот счет было много, но дело не сдвигалось с мертвой точки. Наше ожидание становилось томительным. Перспектива получения машин, такая отчетливая и близкая поначалу, теперь была как бы окутана туманом неизвестности. Мы стали понимать, что если не напомним о себе самым решительным образом, то будем сидеть неизвестно сколько времени. Поэтому по указанию командира полка Ф. И. Шинкаренко во второй половине января я выехал в Москву «на разведку» с инструкцией действовать по своему усмотрению, но непременно добиться ясности. [80]

Прибыв в столицу, я, не теряя времени, направился к генерал-майору авиации Алексею Васильевичу Никитину, который в то время был начальником управления формирования и укомплектования ВВС Красной Армии.

Принят я был сразу, без всяких проволочек, хотя в ту пору люди в управлениях работали с огромной нагрузкой. С первых же минут я почувствовал искреннюю заинтересованность генерала и стал откровенно и подробно рассказывать обо всем, что считал важным. Алексей Васильевич сразу заинтересовался порядком и работой в запасном авиаполку и настроением летчиков. Об итогах нашей боевой работы ему уже было известно.

Доклад мой, кажется, полностью удовлетворил генерала. Я узнал от него, что причины вибрации винтов на «лагах» пока не установлены, но сейчас для оказания помощи производственникам на завод выехала компетентная комиссия ВВС, в составе которой находятся опытные авиационные инженеры-практики. Так что, считал генерал, в скором времени дефект будет устранен и самолеты начнут поступать в полки.

Потом я вдруг отметил, что генерал сменил тему разговора. Поглядывая на меня, Алексей Васильевич стал говорить мне о том, что в Иваново находится истребительный полк, который заканчивает переучивание на английских самолетах «Харрикейн». Машины получены, и в ближайшее время полк отправится на

фронт.

Я слушал, не совсем понимая, к чему клонит Никитин. Но он неожиданно спросил, как я отнесусь к тому, что меня назначат командиром этого полка.

Вопрос застал меня врасплох. Я немного растерялся, и генерал спросил, что меня в сделанном предложении не устраивает.

Меня все, в общем-то, устраивало. И новая командная должность, которая предполагает большую самостоятельность и ответственность в боевой работе, и перспектива скоро снова оказаться на фронте. Но уж больно неожиданно это получилось: приехал вроде устроить дела полка, а тут такой поворот...

Обо всем этом я сказал генералу. Однако заметил, что мне жаль уходить из своего 42-го истребительного, где прекрасный боевой коллектив, хороший командир, где у меня много верных друзей. Это, как нетрудно понять, было естественной реакцией на предстоящее расставанье с боевыми товарищами. Какой же офицер на моем месте отказался бы от той должности, [81] которую так неожиданно предложили? Я понимал, что моя летная судьба круто меняется, поэтому со всей искренностью поблагодарил А. В. Никитина за доверие и за предоставленную возможность в ближайшее же время снова попасть на фронт.

Генерал сообщил, что полк, который мне предстоит принять, уже имеет боевой опыт, неплохо воевал, но понес большие потери и доукомплектован сейчас в основном молодежью из летных школ. Однако боевой костяк сохранился.

Все мне было в тот момент ясно. Единственное, чего я тогда не знал, так это английские истребители «Харрикейн», на которых полку предстояло воевать.

Когда Алексей Васильевич спросил о том, какие у меня вообще есть вопросы, я воспользовался случаем, чтобы поговорить о многом из того, о чем задумывался на фронте. К этому времени я был твердо убежден, что надо менять организационную структуру эскадрилий и вводить парные боевые порядки, потому сказал о тех неоправданных потерях, которые мы несем из-за приверженности к устаревшим канонам. Генерал слушал очень внимательно, а потом заметил, что до сих пор такого вопроса, кажется, никто не поднимал, что проблема эта серьезная и он ее изучит, запросит мнение частей и командования ВВС фронтов, после чего будет принято решение. И еще, помню, я говорил тогда о слабой огневой подготовке летчиков-истребителей в авиашколах и частях, о том, что почти все молодые летчики, прибывающие на фронт, слабо стреляют и что надо учить их стрельбе по реальным целям, по самолетам

всех классов с использованием фотокинопулеметов и систематического тренажа.

Все это А. В. Никитин записал, сказав, что школам будут даны необходимые указания, и, пожелав мне успеха, на прощание распорядился:

— Езжайте в свою часть и ждите приказа.

* * *

16 февраля 1942 года мне передали распоряжение прибыть в штаб ВВС. Простившись с боевыми друзьями, уже через день я выехал в Москву поездом. Поезд был переполнен и шел только до Горького. За всю дорогу не сомкнул глаз: и сесть негде было, не то что прилечь. Решил в Горьком быть порасторопнее и доехать до Москвы с большими удобствами. Но едва я попал в Горький, [82] все мои мечты о них моментально улетучились. Поезд, на котором мне предстояло ехать в Москву, отправлялся с другого вокзала, и надо было успеть туда попасть. По совету знающих людей я отправился с одного вокзала на другой пешком, напрямик через скованную льдом Оку. На поезд успел вовремя, потеснив соседей, с трудом нашел место. Вагоны не отапливались, но это, в конце концов, были уже мелочи: главное, что я не застрял в бесконечных очередях и толпах на вокзале.

А из Москвы, получив там предписание, я в праздничное утро 23 февраля на самолете связи У-2 улетел в Иваново.

Военный человек привыкает к неожиданным переменам в своей судьбе. Эти перемены не проходят бесследно. Старые твои друзья, привычки, особенно когда это касается фронтовой жизни, все ранее пережитое возвращает тебя мысленно назад, в прежний твой полк, с которым ты уже расстался. В такие периоды даже твердый характером человек как бы оказывается один на один перед лицом будущего и уже не может рассчитывать на поддержку своих старых друзей. Все это довелось испытать и мне при расставании с ними. Однако еще с довоенных пор я приучал себя отсекать всякие ностальгические эмоции — все то, что размягчает душу человека воспоминаниями о прошлом в тот момент, когда оно уже отошло безвозвратно, а настоящее требует от тебя предельной собранности и способности к действию. Поэтому утром 23 февраля, когда маленький У-2 приземлился в запасном полку в Иваново, я уже целиком был поглощен мыслями о предстоящей работе.

Меня встретил заместитель командира запасного полка подполковник П. С. Акуленко. Он был начальником авиационного гарнизона и старшим офицером на аэродроме. Штаб располагался в Кинешме, и командир полка полковник И. И. Шумов находился там.

Первое, на что я обратил внимание, было отсутствие истребителей. Кругом стояли одни «илы». Как всякий боевой летчик, я с большим почтением относился к этим машинам, хотя видеть их в таком количестве мне еще не приходилось. И я про себя с удовлетворением отметил то, что в наших запасных авиаполках штурмовики — дефицитные и очень нужные — появляются массово. Стало быть, скоро их будет много и на фронте. Но меня-то в первую очередь интересовали истребители, а вот их [83] на аэродроме не было видно. И я сразу спросил у Акуленко, где они.

Подполковник, усмехнувшись, сразу ошарашил ответом:

— Вот они.

— Да ведь это «ильюшины»! — удивился я, ничего не понимая.

— Нет, — по-прежнему усмехаясь, ответил Акуленко. — Это и есть «Харрикейны».

Тут я присмотрелся к машинам повнимательнее. Да, это были не «илы». Но с первого, беглого взгляда и большого расстояния было почти невозможно уловить отличия одного самолета от другого. Большая площадь крыла, все видимые соотношения важнейших частей машины и даже — характерная примета штурмовика — пилотская кабина, приподнятая над фюзеляжем заметным «горбиком». Ничего радостного в этом открытии для меня не было.

Если самолет даже по внешнему виду не похож на истребитель, то чего же от него можно ожидать? Можно было безошибочно заключить, что для современного боя эта машина слишком громоздка и тихоходна, что большая площадь крыла не позволит ей тягаться с «мессером» на пикировании и на вертикальном маневре. Сама собой появилась мысль: как же на этих «Харрикейнах» драться с ними? Опять придется отказаться от наступательной тактики, опять будем держаться «кучей», да еще и на одной высоте...

В эти первые минуты я был так сильно разочарован, что подполковник Акуленко перестал улыбаться и стал смотреть на меня понимающе-сочувственно. Однако же нам обоим было ясно и другое: иных самолетов пока нет. До тех пор, пока эвакуированные на восток предприятия не наладят массовый выпуск нужной нам боевой техники, воевать придется на этом старье. «Ну и союзнички! — с горькой иронией думал я. — Вот это помощь!..» А ведь мне было известно, что английские «Спитфайры» и американские «аэрокобры» — вполне приличные истребители. Но первых в годы войны я вообще не видел, а «аэрокобры» поступали в очень ограниченном количестве. Зато

всякое старье — «киттихауки», «томагавки» и вот эти «Харрикейны», которые можно было со спокойной душой списать еще до войны, они поставляли нам за чистое золото... Одним словом, с первых же минут пребывания [84] на ивановском полевом аэродроме я понял, что надо очень тщательно готовить полк к трудным боям.

Офицеры штаба полка и командиры эскадрилий произвели на меня неплохое впечатление.

Комэски капитаны В. Г. Лазарев и М. В. Габринец были хороню подготовленными летчиками и имели боевой опыт. Хорошим летчиком был и штурман полка майор Б. П. Кондратьев, который до моего прибытия исполнял обязанности командира 485-го истребительного авиаполка. Начальник штаба полка капитан А. Т. Гришин в части был недавно, но личный состав уже знал хорошо. Недавно также был назначен на должность комиссара полка полковой комиссар А. А. Воеводин.

Летчиками полк был укомплектован неплохо, но, как и предупреждал генерал А. В. Никитин, большую часть составляли недавние выпускники школ. Это меня не особенно смущало. Важно, чтобы был боевой костяк, остальное — дело наживное.

Я собрал весь летный состав полка и рассказал о себе, о том, где и как воевал, потом начал беседовать с летчиками, уже побывавшими в боях. Таких оказалось немного, да и опыта у каждого было маловато. Война шла уже больше полугода, но 485-й авиаполк воевал всего около двух месяцев: с конца июля по конец августа в составе войск ПВО Москвы, затем около месяца на Ленинградском фронте, после чего был послан на доукомплектование. Почти за два месяца боевой работы летчики сделали 650 боевых вылетов, провели 12 воздушных боев, в которых было сбито 3 самолета противника. При этом собственные потери составили 4 машины. Каждому, кто представляет себе, насколько напряженной была обстановка в воздухе летом и осенью сорок первого года, ясно, что это более чем скромный итог. На других, более важных направлениях летчикам истребительных полков приходилось совершать в ту пору по 4–5 боевых вылетов в день и, как правило, с боями.

В своей первой беседе с летчиками я пытался узнать их мнение о тактике воздушного боя. Меня интересовало, как они собираются воевать на «Харрикейнах». Суждения были самые различные, в том числе и о применении парных боевых порядков.

Это меня обескуражило. Воевали, воевали, а выводов не сделали. Тут же было дано указание летчикам, имевшим боевой опыт, подготовиться к проведению занятий по тактике воздушного боя. Вскоре я сам провел такое [85] занятие и увидел,

как много было упущений в их тактической подготовке, потом приказал командирам эскадрилий составить списки боевых пар (с учетом пожеланий летчиков). В этих новых боевых порядках в оставшееся время мы должны были проводить групповую подготовку по планам переучивания и в этих же порядках, как объяснял я летчикам, будем драться с фашистами на фронте. Официально в наших авиачастях еще сохранялась старая оргструктура эскадрилий, но у меня тем не менее колебаний не было. Ведь на устаревших машинах да еще и в несовершенных боевых порядках много побед не одержишь. Обучение новой групповой подготовке, тактике ведения воздушного боя было проведено в самые сжатые сроки.

Параллельно шли занятия по огневой подготовке, поскольку и в этом деле нельзя было не заметить упущений. Я приказал поставить на аэродроме боевой самолет в линию полета, как и в 42-м полку, а всем пилотам твердо запомнить проекцию и размеры самолета под различными ракурсами с рабочих дистанций. Летчики сидели в кабинах своих самолетов и через прицел вырабатывали зрительную память. Такие тренировки проводились ежедневно.

Эти и другие меры пришлось вводить в учебный процесс самым экстренным порядком. Все мы понимали, что дальнейшая боевая работа и сама судьба полка во многом будут зависеть от того, насколько полезно и рационально мы сможем использовать оставшееся время.

Впрочем, переучивание летчиков затягивалось из-за нехватки горючего. Хотя теоретические занятия, конечно, тоже имели большое значение: у молодых летчиков, большинство из которых еще не видели противника в воздухе, с самого начала формировался грамотный взгляд на тактику современного воздушного боя. Так уж случилось, что я был не только командиром, но и наиболее опытным боевым летчиком, поэтому от моих выводов, взглядов и установок во многом зависела боеспособность полка в целом. Командиры эскадрилий и штурман были очень деятельными моими помощниками. Все мои установки на теоретических занятиях они, осмысливая собственный боевой опыт, четко доводили до летчиков. Но уровень подготовки большинства их меня все еще сильно беспокоил.

Представьте себе молодого летчика, который недавно окончил школу и налетал несколько десятков часов, а [86] на «Харрикейне» — менее 10 часов. Сравнивать, скажем, «Харрикейн» с «мигом» или «яком» он не может, поскольку на других машинах не летал, обычный учебный пилотаж в зоне с

пилотажем во время воздушного боя — тоже, поскольку еще не воевал. Наконец, возможностей немецкого истребителя реально он тоже не знает, а то, что знает, представляет собой разрозненные и случайные сведения, иногда далекие от истины. Между тем каждый неокрепший еще истребитель совершенно искренне считает себя готовым к бою — ведь сдал же все положенные нормативы. А я-то знаю, что в первом же бою противник не оставит ему никакой возможности на адаптацию, что сильные вражеские летчики могут перебить эти «Харрикейны» раньше, чем наши ребята успеют освоиться в воздухе. Выводы напрашивались сами собой и делать их нужно было немедленно, не теряя ни одного дня. Мне самому надо было прежде всего разобраться с тем, что из себя представляет этот «Харрикейн», есть ли у него хоть какие-то возможности противостоять «мессеру», и даже если этих возможностей очень мало, их надо найти во что бы то ни стало уже сейчас, пока мы еще не на фронте.

И я взялся за изучение «Харрикейна».

Все необходимые зачеты я сдал, после чего начал полеты. Большой сложности для изучения этот самолет не представлял. Некоторое неудобство доставляли только надписи на английском языке и необходимость перевода различных единиц из одной системы в другую: например, мили — в километры, футы в метры и т. д. Но к этому в конце концов все привыкли. У этой машины оказалось и два достоинства, если можно вообще говорить о достоинствах явно устаревшей техники. Она была проста и послушна в управлении, стало быть, вполне доступна летчику средней квалификации, и неплохо радиофицирована, что впоследствии значительно облегчало нам управление в бою.

«Харрикейн» легко и устойчиво выполнял различные фигуры по горизонтали, в том числе и глубокие, с предельным креном виражи. По сравнению с нашими И-16 и Як-1 он был громоздок, напоминая по своим габаритам скорее легкий бомбардировщик, чем истребитель. Кабина самолета мне понравилась: просторная, светлая, с хорошим обзором. Я со своим ростом впервые за всю мою летную практику сидел в ней свободно и удобно, не пригибая головы. Не будь войны — прекрасная машина [87] для туристских полетов над живописной местностью. Но нам, к сожалению, приходилось оценивать ее не с этих позиций.

Этот громоздкий тихоход развивал предельную скорость около четырехсот километров в час, тогда как «мессершмитт» перешагивал за пятьсот. И даже наши «ишаки» имели скорость больше. К этому надо добавить, что «Харрикейн» был слабо вооружен: четыре пулемета малого калибра. Для того чтобы сбить

вражеский самолет, надо было подходить к нему вплотную. А тяжелый бомбардировщик типа «Хейнкель-111» сбить из обычных пулеметов вообще чрезвычайно трудно: он был хорошо защищен и живуч. Что же касается вооружения противника, то на «мессершмиттах» была пушка, а пулеметы на всех немецких самолетах стояли крупнокалиберные.

От всех этих сопоставлений даже мне становилось не по себе, а между тем я должен был готовить летчиков так, чтобы они верили в силу своего оружия и свои возможности. Тут было над чем поломать голову.

Очень быстро выявилась еще одна особенность «Харрикейна»: у него был очень легкий хвост. При рулении по недостаточно плотному грунту (а большинство наших аэродромов были обычными полевыми площадками) надо было быть предельно внимательным, особенно при торможении, когда машина легко становилась на нос. Достаточно было резковато затормозить на неплотном грунте — и винта как не бывало. Запасных же частей к этим самолетам не было, и вообще никто не знал, как будем решать проблему с ними. Между тем (я-то это знал) на фронте по тревоге требуется быстрое выруливание на взлет, да еще на раскисшем грунте, когда как раз и приходилось давать полный газ. Как бы наглядным подтверждением ожидавших нас в будущем хлопот были два поломанных и погнутых винта еще там, в Иваново. Ремонт их потребовал от инженерно-технического состава ювелирной работы и массу времени. Все это тоже сильно меня беспокоило.

Ну и самым главным оставался вопрос: что может «Харрикейн» в бою? Для этого нужен был подходящий спарринг-партнер. Он скоро нашелся. На аэродроме в те дни находилось два самолета «Аэрокобра». Это были скоростные современные истребители, и потому для тренировочного учебного боя с «Харрикейном» они вполне подходили. Я провел такой бой с подполковником Акуленко на виду у всего летного состава полка. Потом, [88] оценив всю пользу от этого вида подготовки, мы решили выполнить еще несколько боев над центром аэродрома. Сначала, в исходном положении, на одной высоте, далее — я выше на 500 метров, потом на такую же высоту он, и, наконец, я на 1000 метров выше его. Из этого ясно, что в первую очередь меня интересовали возможности вести бой на вертикалях. Я понимал, что в таком бою «Харрикейн» слаб, но надо было точно выяснить, насколько именно. Надо было также уточнить, как можно использовать сильные стороны «нашего» самолета, точнее, лучшие из слабых.

Все намеченные учебные бои мы провели. Как летчик-

истребитель я в этих боях выкладывался полностью. Но с таким же успехом я мог бы, увы, драться с «аэрокоброй», сидя верхом на птеродактиле.

На кабрировании «Харрикейн» отставал, на пикировании — еще больше. Если любой современный по тому времени истребитель в пике разгонялся так, что его в целях предосторожности иной раз следовало бы придерживать, то «Харрикейн», имея большую парусность, вообще как бы зависал. Вертикальный маневр ему был явно противопоказан. Бой можно было вести только на виражах.

В «Правде» от 12 октября 1981 года я прочитал сообщение, в котором говорилось о том, что в октябре в Мурманском морском порту только что ошвартовалось английское спасательное судно «Стефанитурм» с грузом золота, поднятого из трюмов лежащего на дне Баренцева моря на глубине 260 метров британского крейсера «Эдинбург», который перевозил золотые слитки, предназначенные в уплату американских и английских военных поставок нашей стране в годы второй мировой войны. Крейсер «Эдинбург» вышел из Мурманска в Англию, оторвался от кораблей противолодочной обороны и 30 апреля 1942 года был торпедирован фашистскими подводными лодками. Золото около сорока лет пролежало на дне. А им мы расплачивались, повторяю, и за «Харрикейны». Но это — к слову.

После проведенных с «аэрокоброй» учебных боев я проанализировал их результаты, на основании которых подготовил рекомендации, касающиеся боевых порядков и способов ведения боя.

Все особенности расчетов были основаны на тихоходности и слабости вооружения «Харрикейнов». Поэтому эшелонирование звеньев по высоте не должно было превышать [89] 400–500 метров, иначе звенья не успевали бы приходить друг к другу на помощь. Эшелонирование пар в звене не должно было превышать по высоте 100 метров. Непосредственное сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков должно было осуществляться с превышением 50–100 метров. Во время боя следовало атаковать с минимальных дистанций — не более 70–80 метров, а лучше всего с 30–50 метров.

Для такого скоростного истребителя, как, например, «як», подобные рекомендации были бы просто неприемлемы, поскольку ограничивали бы ему свободу маневра. Но для «Харрикейнов» приходилось максимально уплотнять боевые порядки, вести счет не на тысячи и часто даже не на сотни метров, а на десятки и даже на отдельные метры. И ни в коем случае нельзя было допускать, чтобы строй превращался в «кучу».

Помимо всего того, о чем уже сказано, наша подготовка охватывала и массу частных тонкостей, в том числе и тренировку летчиков на умение смотреть и видеть. Я хотел до начала боев выделить тех пилотов, которые умеют видеть лучше других. Большое внимание в учебе мы, конечно, уделяли радиосвязи, что было очень важно для нас.

В двадцатых числах марта 1942 года полк был готов к отправке на фронт. Вскоре последовало распоряжение о его перебазировании на Северо-Западный фронт. Аэродром — Выползово, готовность к перелету — 28 марта.

Незадолго до этого мне было присвоено воинское звание «майор».

* * *

Работая над рукописью, я, конечно, опирался не только на свою память. Пришлось и архивные материалы поднимать, и обращаться за помощью к боевым друзьям. Дело не в том, что со временем что-то подзабывается. В определенной мере память у нас общая. Но вся тонкость в том, что, хотя все мы в полку были участниками одних и тех же событий, каждый видел их по-своему, со своей должностной и профессиональной позиции. Например, мой надежный боевой товарищ техник-лейтенант Иван Михайлович Плетнев, который в течение многих месяцев готовил мне самолет к боевым вылетам, помнит такие детали, которые я сам уже забыл. В связи с этим человеком хочу сказать, что в полку я всегда старался поддерживать дух истинного товарищества, [90] взаимного доверия и уважения, но категорически пресекал всякие попытки фамильярного общения друг с другом и панибратства. Однажды уже на Северо-Западном фронте я как-то готовился к повторному вылету. Обстановка в воздухе была напряженной, у противника появились модернизированные «мессершмитты», и нам приходилось вести тяжелые бои. Состояние летчиков было нервозным, от постоянного напряжения в воздухе даже опытные наши истребители совершали ошибки, за которые приходилось расплачиваться высокой ценой. В такие периоды я не только не мог, не имел права давать никаких послаблений людям, но даже наоборот — становился требовательней и жестче, чтобы подтянуть их внутренне. Ведь закон войны суров: расслабится человек, а на следующий день это будет стоить ему жизни. И вот тогда, уже садясь в кабину самолета, я вдруг почувствовал, что меня кто-то фамильярно похлопывает по спине. Я резко обернулся и встретился взглядом с Плетневым. Иван Михайлович стоял рядом в промасленном своем комбинезоне и спокойно смотрел мне в глаза. «Все в порядке, командир, — как бы говорил его взгляд, — все будет хорошо!» И я

мгновенно ощутил чувство благодарности к этому человеку за это неуставное, но по-человечески искреннее напутствие и за то его внутреннее волнение, с которым он, такой спокойный внешне, будет ждать моего возвращения.

А начались наши отношения с Иваном Михайловичем с курьеза, о котором он много лет спустя сам вспоминал в письме. Вот что он писал:

«Буквально за два дня до вылета на фронт произошло ЧП. Техник звена управления полка Николай Иванович Куликов допустил оплошность, в результате чего был разбит самолет У-2. Уходя на обед в столовую, личный состав звена не привязал самолет к штопорам. Порывом ветра легкий У-2 был подхвачен и превращен в груду обломков. Вот тогда мы, техники, впервые узнали, что такое негодование командира полка...

Но не прошло и двух дней — снова «сюрприз»: за два часа до вылета обнаружилось, что на машине командира барахлит мотор, а причина неизвестна. К стоянке самолетов нашей 1-й эскадрильи бежал инженер полка Кичаев и срывающимся голосом кричал: «Где Кононов?! Где Плетнев?!» Еще не зная, в чем дело, я вышел навстречу Кичаеву и тут же получил от него приказ немедленно принимать звено управления. Я посмотрел на [91] старшего техника эскадрильи П. И. Кононова, но тот без слов развел руками. Кичаев и Кононов были уважаемыми в полку специалистами, оба участвовали в событиях на Халхин-Голе, имели боевые ордена, и я надеялся, что Кононов договорится, чтобы меня оставили в эскадрилье. Уж больно суровым показался мне командир полка.

На душе у меня кошки скребли, а когда увидел самолет командира — и вовсе ужаснулся. Капоты с мотора были сняты, свечи вывернуты, магнето раскрыто... На мой вопрос: «Что с мотором?» — вконец растерявшийся техник звена управления ничего конкретного сказать не мог. «Иди в эскадрилью к Кононову, на мое место, — сказал я ему, — там все в порядке»

На мое счастье, неподалеку, у своего самолета, стоял штурман полка майор Кондратьев. Я обрисовал ему ситуацию, сказал, что не успею подготовить самолет командира полка в оставшееся время, да еще и при полном незнании причины дефекта. Договорились, что командир, который ведет первый эшелон, полетит на самолете Кондратьева, а сам Кондратьев полетит позже на самолете командира После этого я начал вслепую искать неисправность в моторе машины командира. О моторах «Харрикейна» у нас, среди техников, бытовала поговорка: «Ройс-ройс — все равно ничего не найдешь», Я увлекся работой, спешил и не заметил, как подошел командир. Услышал

требовательный голос: «Может, доложите командиру о готовности самолета?» «Никак нет, товарищ командир, — стоя на стремянке, отчеканил я. — Самолет неисправен и к вашему вылету готов не будет». И как о деле уже решенном сообщил, что договорился со штурманом полка Кондратьевым: командир полетит на его самолете.

Едва все это выложив, я сразу попил, что значит выражение «слово не воробей», Понял по одному только выражению лица командира высшую степень бестактности и неуместности своих «советов» и «решений». Но все же лететь командиру пришлось на самолете майора Кондратьева. Я же, находясь не в лучшем душевном состоянии, закончил сборку мотора, опробовал его и ничего подозрительного не обнаружил. Со спокойной совестью я проводил Кондратьева со вторым эшелоном на фронт, но неприятный разговор с командиром — да еще за чужие грехи — надолго испортил мне настроение. Однако же потом все наладилось...» [92]

Этот небольшой отрывок из письма Ивана Михайловича восстанавливает некоторые события «местного» масштаба, которые предшествовали нашей отправке на фронт и перед самым вылетом добавили мне напряжения, которого, как нетрудно понять, и без того вполне хватало.

2 апреля 1942 года мы благополучно перебазировались на аэродром Выползово, расположенный восточнее окруженной демянской группировки противника.

Воюют не числом...

Бои на Северо-Западном фронте вмели свою специфику.

В сентябре сорок первого года гитлеровцы предприняли попытку наступать через Валдайскую возвышенность в направлении на Бологое. Если бы противнику удалось реализовать этот план, то над группой наших войск (впоследствии, в октябре 1941 года, на этом направлении был образован Калининский фронт) нависла бы угроза окружения. Однако после сильных боев враг был остановлен, и положение на этом направлении стабилизировалось. При этом несколько южнее и восточнее Старой Руссы в руках фашистов остался крупный плацдарм, в центре которого находился город Демянск. Выровнять линию фронта не удалось. Демянский плацдарм удерживала сильная 16-я немецкая армия.

В ходе зимнего наступления начала 1942 года нашим войскам удалось окружить демянскую группировку противника. В котле оказалось около ста тысяч гитлеровцев. Операция была проведена Северо-Западным фронтом в очень нелегких условиях, и сил, необходимых для уничтожения такой крупной

группировки, у фронта в то время не было. И на долгие месяцы наступило нечто вроде своеобразного равновесия: гитлеровцы не хотели оставлять плацдарм, они все еще вынашивали планы развить дальнейшее наступление через Валдайскую возвышенность и пытались деблокировать запертую в демянском мешке 16-ю армию. Войска же Северо-Западного фронта не позволяли им это сделать, но и уничтожить армию, как я уже говорил, не могли. Демянский плацдарм просуществовал около полутора лет. Это обстоятельство, по существу, и определило весь характер борьбы на Северо-Западном фронте в течение сорок второго и начала [93] сорок третьего года. Наш полк прибыл на фронт в тот период, когда враг собирался с силами, чтобы прорвать кольцо окружения.

Столь длительное противостояние на Северо-Западном фронте объяснялось общей стратегической обстановкой, сложившейся к весне сорок второго года. Ход боевых действий привел тогда к тому, что главным стало южное направление. Северо-западное же попало на длительный срок в разряд второстепенных. Это, конечно, сказалось на пополнении войск фронта людьми и техникой, что хорошо видно на примере авиационного обеспечения. В своих воспоминаниях бывший командующий фронтом генерал-лейтенант П. А. Курочкин писал: «На 19 февраля (1942 года. — *Г. З.*) имелось лишь 142 исправных самолета (в том числе только 32 истребителя)»{6}. По сути дела — один истребительный полк на весь фронт! К моменту нашего прибытия ВВС фронта по-прежнему оставались где-то в этом составе, причем в названное количество самолетов входили также и машины У-2 полка легких ночных бомбардировщиков. Из этих данных видно, что боевую работу нам пришлось вести в условиях полного превосходства противника в воздухе.

Изучая район боевых действий по картам, а затем и летая над бескрайними лесами и бесконечными озерами и болотами, где только редкими островками попадались деревни, я видел, как мало здесь площадок, пригодных для создания полевых аэродромов. Просторы необозримые, а приземляться некуда: повсюду чащобы и топи. Помнится обширная заболоченная луговина южнее озера Ильмень. Она была хорошо известна и нашим, и немецким летчикам. Туда они дотягивали подбитые в боях машины — больше в том районе просто некуда было приземляться. Проходило несколько дней, и над луговой травой торчали только хвосты подбитых самолетов: болото их засасывало.

Мало в тех краях и дорог, по которым могли бы перемещаться большие массы войск, особенно танки, артиллерия,

автотранспорт. В сорок первом году это обстоятельство помогло нам сдерживать гитлеровцев, рвущихся через Валдайскую возвышенность. Позднее оно сильно затрудняло нам проведение крупных наступательных [94] операций. Ко всему сказанному надо добавить, что по единственному шоссе и единственной железнодорожной ветке, которые находились в нашем распоряжении, шло снабжение сразу трех фронтов: Волховского, Северо-Западного и Калининского. Эти две магистрали — шоссейная и железнодорожная — были перегружены сверх всякой меры и подвергались систематическим ударам вражеской авиации. Дороги же от мест выгрузки к передовой были только грунтовые и при распутице становились непроезжими. Естественно, подвоз всего необходимого то и дело нарушался, войска фронта испытывали трудности со снабжением всеми видами довольствия.

Если еще упомянуть о сложных, резко меняющихся метеоусловиях в тех краях, то можно себе составить совсем не радужное представление об особенностях действий авиации в том районе.

* * *

Место, где мы базировались, было одним из основных аэродромов фронта, на котором располагались шесть-семь полков разных родов авиации. Самолетов, однако, было мало. Разведывательный полк Пе-2 имел, например, меньше десятка машин. Около полутора десятков самолетов ДБ-3 было в бомбардировочном авиаполку, в распоряжении одного из истребительных полков имелось до десяти машин «Киттихаук», другого — штук семь «яков». Еще два полка истребителей летали раньше на самолетах «Харрикейн», но были обескровлены в боях менее чем за неделю и остались, в сущности, без техники. Я сразу понял, что нагрузка на наш полк ляжет большая, но буквально в первый же день после перебазирования допустил один тактический просчет.

Когда мы перебазировались, я не знал, даст ли нам командование несколько дней для ознакомления с районом боевых действий или сразу же поставит боевую задачу. На всякий случай приготовился ко второму варианту. Так, собственно, и получилось. Начальник штаба авиационной группы полковник В. Г. Воробьев сказал, что изучение района боевых действий надо совместить с выполнением задачи по прикрытию войск. Так вот, в предвидении такой ситуации я первым делом обратился к командирам истребительных авиаполков с просьбой провести беседу с летным составом, полагая, что таким образом наши пилоты узнают много для себя важного о противнике, об

особенностях боевых действий [95] на участке, о причинах боевых потерь и т. д. Просчет мой заключался в том, что я поначалу не прочувствовал до конца психологическую атмосферу в соседних полках, а она-то, как говорится, оставляла желать лучшего. Короче говоря, прибывшие к нам по моей просьбе командиры полков со своими комэсками нарисовали такую мрачную картину, что я уже был не рад этой затее. Особо пессимистичными были прогнозы тех летчиков, которые летали на «Харрикейнах». Они прямо заявили, что невозможно сражаться на этих самолетах с «мессерами», которые имеют явное превосходство над «Харрикейнами» на любом маневре, легко сковывают наших истребителей, не позволяют им выйти из боя и легко сбивают. Резюме у наших «наставников» было такое: «Если неделю продержитесь — это будет хорошо».

Надо ли говорить, что на такой «поворот» дела я не рассчитывал, когда затевал эту беседу! Стал уточнять интересующие меня детали, и кое-что прояснилось. Противник, как это было мне известно, применяет парные боевые порядки, а наши летчики из разбитых полков летали звеньями из трех самолетов, ограничивая тем самым в маневре и без того устаревшие машины. Насчет эшелонирования по высоте тоже не было определенного мнения, и я опять удивился: как же можно так воевать? Бьют нас вовсю, но никто из этого не делает никаких практических выводов! Между тем мои летчики притихли и приуныли. Улыбки пропали, лица помрачнели.

После этого «воодушевляющего» разговора я решил дать летчикам возможность поуспокоиться. День клонился к вечеру, боевой задачи полк еще не получил. Но про себя решил, что на первых порах мне необходимо обязательно вылетать с каждой эскадрильей, чтобы самому управлять боем и показать летчикам, что и на «Харрикейнах» можно воевать успешно, если действовать с умом. Молодых летчиков я решил в первые боевые вылеты не брать — ограничиться с ними облетом района боевых действий.

Наш полк входил в состав 6-й ударной авиационной группы Ставки Верховного Главнокомандования. Командовал ею полковник Г. А. Иванов, комиссаром был старший батальонный комиссар А. А. Шумейко, начальником штаба полковник В. Г. Воробьев.

На другой день после памятной беседы с летчиками разбитых полков была получена боевая задача: быть в [96] готовности вылететь на прикрытие своих войск. Районы были указаны.

Стоял густой туман.

Рано утром на аэродроме, в землянке, я собрал летчиков и обсудил с ними задание. Мы уточнили по карте район действия,

маршруты подхода к целям, запасные аэродромы. Я говорил о том, что в первых воздушных схватках с врагом главное для нас — организованность и управляемость боя, а не количество сбитых фашистов. Будет очень плохо, говорил я, если мы даже собьем несколько самолетов противника, но при этом потеряем столько же своих. Так мы много не навоюем, так сражаться в воздухе вообще нельзя. В каждом бою сбивать надо в два, в три раза больше, чем терять своих. А это возможно только при хорошей организованности и четком взаимодействии в бою.

И тут я признал, что все, о чем говорили накануне командиры соседних полков, — правда, но заметил, что это одновременно наглядный и печальный результат применения устаревших боевых порядков и тактики, неразумной погони и стремления каждого обязательно сбить вражеский самолет самому. При такой постановке дела боевой строй не сохраняется, ведомые не следят за ведущими, бой ведется хаотично, и в итоге противник получает полное преимущество над нами.

Объяснив, что любая «самодеятельность» в воздухе, а тем более элементарная недисциплинированность какого-то летчика может поставить в тяжелое положение всю группу, я предупредил, что буду строго взыскивать с нарушителей дисциплины, а откровенных разгильдяев — если такие найдутся — буду отстранять от полетов и ходатайствовать о переводе их в наземные войска.

Меня слушали внимательно и вроде бы с полным доверием. Но... необходимо было все сказанное подкрепить делом, чтобы летчики могли убедиться в правильности моих выводов.

Часам к десяти утра в полк прибыл начальник штаба авиационной группы полковник В. Г. Воробьев. Он подробно проинформировал нас об обстановке на земле и в воздухе. Полку предстояло прикрывать наземные войска, отражать налеты авиации противника, сопровождать бомбардировщиков, штурмовиков и разведчиков, вести борьбу с транспортной авиацией врага, снабжающей окруженную демянскую группировку. Наиболее важными участками прикрытия наших войск были район Старой [97] Руссы, участок между окруженной вражеской группировкой и линией фронта, а также дорога, идущая из Старой Руссы на Демянск, где, как сообщил начальник штаба, в ближайшее время возможны активные действия гитлеровских сухопутных войск.

После инструктажа состоялся наш первый боевой вылет на Северо-Западном фронте. Он, как и последующие, прошел вполне организованно. Район мы освоили, потери ориентировок не было. Мой позывной — «Директор» — все сразу запомнили и в воздухе

безупречно выполняли мои команды. Кстати говоря, с этим позывным я и прошел всю войну. В первые дни пребывания на Северо-Западном фронте мы провели несколько воздушных боев при равном примерно соотношении сил. Поначалу, завидев группу «Харрикейнов», фашисты вели себя самоуверенно и даже нагло, пренебрегая элементарными мерами предосторожности. Было видно, что они действительно привыкли считать эти машины легкой добычей. К нашему общему удовлетворению, на сей раз им пришлось расплачиваться за свою самоуверенность. Наши летчики вполне уверенно взаимодействовали, грубых ошибок не делали, сохраняли эшелонирование по высоте, а если в процессе боя оно временно нарушалось, то при первой же возможности восстанавливалось. Парные боевые порядки достаточно надежно обеспечили гибкое применение тактических приемов боя даже на громоздких машинах. Пилоты успевали взаимно прикрыть друг друга, чувствовали себя вполне уверенно и, главное, убедились в том, что и на наших тихоходах можно тягаться с «мессершмиттами» и при этом не иметь больших потерь. За несколько дней мы потеряли только один самолет, пилот которого вернулся, к счастью, в полк.

Правда, гитлеровцы скоро перестали лезть на рожон, стали создавать выгодные для себя условия атаки, используя численное превосходство сил и лучшие тактико-технические данные своих машин. Это потребовало от наших летчиков еще большей осмотрительности и организованности, но в целом не поколебало нашей уверенности в своих силах. Я продолжал летать с эскадрильями, постепенно передавая руководство боем ведущим групп. Командир эскадрильи капитан М. В. Габринец руководил боем вполне уверенно и спокойно. Штурман полка майор Б. М. Кондратьев и командир эскадрильи капитан В. Г. Лазарев тоже были сильными ведущими, однако поначалу слишком эмоционально реагировали в [98] воздухе на ту или иную ситуацию, что создавало излишнюю нервозность. После подробных разборов нескольких воздушных схваток эти опытные истребители сумели внутренне перестроиться и в дальнейшем руководили воздушными боями сдержанно и умело. Хорошим ведущим показал себя и командир звена лейтенант К. М. Крикунов.

Прошла неделя, потом — другая. Скептики из соседних полков поутихли, никто уже не говорил нам: «Хорошо, если продержитесь дней семь — десять». Мы прибыли на фронт не для того, чтобы «держаться», а чтобы воевать. Это сразу поняли и почувствовали все летчики нашего полка. Наша предфронтовая подготовка была построена, кажется, правильно. Это было самым

главным в тот период.

Между тем наши первоначальные успехи были достигнуты в относительно простой и спокойной обстановке. Основные события ждали нас впереди.

* * *

Вскоре под Старой Руссой началось ожесточенное сражение. Южнее города противник сосредоточил крупную группировку из пяти дивизий и нанес сильный удар вдоль шоссе Старая Русса — Демянск (в направлении на Рамушево). Одновременно с этим из демянского котла двинулась во встречном направлении окруженная группировка войск 16-й армии. Предварительно окруженные фашистские части были пополнены по «воздушному мосту». Немецкие бомбардировщики в те дни большими группами наносили массированные удары по нашим войскам. Значительно больше стало в воздухе и вражеских истребителей. Наша авиация существенного пополнения в тот период не получала.

Для 485-го истребительного авиаполка наступили нелегкие дни. Мы выполняли много различных задач: отражали налеты противника, прикрывали наземные войска патрулированием, сопровождали штурмовиков и сами штурмовали гитлеровские войска. Провели и немало воздушных боев со сравнительно неплохим исходом. Полк наш понемногу становился единым дружным боевым коллективом. Летчики умело вели воздушные бои, а техники готовы были работать сутками, чтобы к утру следующего дня ввести в строй все поврежденные накануне самолеты. [99]

Инженер полка капитан Н. И. Кичаев создал специальную аварийную команду, которая вывозила подбитые самолеты «Харрикейн» с мест вынужденной посадки. Это было очень не просто. Однажды, для того чтобы доставить в полк поврежденную машину, пришлось вырубать в лесу просеку. Через болото, кочки, через лес она была доставлена на аэродром и восстановлена. Были исследованы также места вынужденных посадок самолетов из других полков. Все, что можно было с них снять на запчасти — винты, двигатели, шасси и т. д., — все было демонтировано и доставлено на аэродром. Таким образом нашей инженерно-технической службе удавалось поддерживать материальную часть в боеготовности — ведь никаких запчастей к «Харрикейнам» не было, союзники их не поставляли.

Наши техники и инженеры делали, казалось бы, невозможное. Вся работа проводилась под открытым небом, потому что в полевых условиях никаких специальных ремонтных сооружений или хотя бы крыш не было. Работали днем и ночью, в

ясную, солнечную погоду и на трескучем морозе. Работали под ветром, дождем, снегом. Никто никогда не роптал, часто даже больные, с высокой температурой, люди добровольно работали на своих самолетах или помогали товарищам. Только с лета 1942 года, когда была сформирована истребительная дивизия, на Северо-Западном фронте за счет полевых ремонтных средств воздушной армии были усилены полевые авиаремонтные мастерские. Чтобы понять, какая титаническая работа проводилась в них, приведу такие данные: с июня 1942 года по апрель 1943 года силами технического состава было отремонтировано 1914 самолетов, из них: мелким ремонтом — 962, текущим ремонтом — 586 и аварийно-восстановительным ремонтом — 366 машин. Благодаря этому мы могли воевать.

Во время работы над рукописью я получил письмо от Владимира Андриановича Чертилина, бывшего авиамеханика 900-го истребительного полка, воевавшего в 1943 году в составе истребительной дивизии, которой я командовал с весны 1943 года и до конца войны. В своем письме он, в частности, пишет:

«Я прочитал несколько книг об участии авиации в прошедшей войне. Во всех них приоритет отводится летчикам. Слов нет, они, проявляя мужество и героизм, это заслужили. Но ведь полет, воздушный бой — это конечный результат большой подготовительной работы на земле. [100] А этому в книгах отводится до обидного мало места. Были и среди инженерно-технического состава асы своего дела. Так почему бы и их не отметить для памяти потомкам?»

Вопрос естественный, закономерный и не совсем простой. Не простой по той причине, что в среднем на каждого воюющего летчика во фронтовых условиях приходилось не менее трех десятков специалистов самых различных профилей, от работы которых в огромной степени зависел успех боевых действий истребителя. В масштабах полка это уже сотни человек, а авиадивизии — тысячи. Любой командир авиационной части или соединения, взявшийся писать воспоминания о фронтовом прошлом, сталкивается с трудностями одного и того же порядка: весьма велик объем одной боевой работы, а все, что этому сопутствует, многократно увеличивает объем материала и делает эту работу непосильной для одного человека. Поэтому, отдавая дань глубочайшего уважения сотням и тысячам специалистов, которые своими руками в неимоверно трудных условиях ежедневно готовили боевую технику, я, как и другие мемуаристы, во многих случаях вынужден ограничиваться только статистическим материалом. Читателю конечно же понятно, что стоит за такими, к примеру, данными: «В среднем в течение

каждого месяца проводилось от 100 до 150 ремонтов, или, по-другому, каждый самолет ремонтировался по 8–9 раз. Особенно большую работу провели в 900-м истребительном авиаполку, где старшим инженером был инженер-майор Е. Д. Борисов, заместителем старшего инженера по вооружению инженер-капитан В. Е. Иванов, заместителем старшего инженера по спецслужбам инженер-капитан В. Я. Новиков». Это статистические данные по дивизии, которой я потом командовал, за второе полугодие 1944 года. Когда я читал письмо В. А. Чертилина, думал о том, что у нас действительно немало книг написано летчиками и о летчиках, а вот воспоминаний механиков, техников, инженеров эскадрилий, полков, авиадивизий до обидного мало. И в архивах ничтожно мало материалов об их работе.

Но это к слову. А сейчас вернемся мысленно к событиям, которые происходили весной 1942 года на Северо-Западном фронте.

В двух эскадрильях нашего полка даже при полном их укомплектовании самолетов было не так уж много. Обилие боевых задач во второй половине апреля вынуждало [101] нас вылетать мелкими группами. Вести же мелкой группой (звеном, например) бой с «мессерами» было намного сложнее. Нам приходилось тщательно анализировать каждую воздушную схватку, потому что в таких условиях цена даже небольшой оплошности была непомерно велика. И мы, конечно, несли боевые потери.

Стояла оттепель. Аэродром находился далеко не в лучшем состоянии. После того как один из наших летчиков завяз в раскисшем грунте и сломал винт, все стали рулить с механиком или техником на хвосте. Механик обычно сидел верхом на фюзеляже, прижимаясь грудью к килю самолета, и только перед взлетом, уже на старте, спрыгивал с него, как с коня. В некоторых полках бывали случаи, когда летчик и механик действовали несогласованно и самолет взлетал с человеком на хвосте. В частях даже была распространена директива, запрещающая подобные «маневры», но мы вынуждены были эти указания нарушать — иного способа выруливать на «Харрикейне» по слякотной дорожке просто не было.

Если весенняя распутица осложняла работу нам, авиаторам, находившимся в сравнительно благоустроенном быту, то каково же было нашим наземным войскам, отражавшим мощные удары противника в болотистой местности, находившимся в отсыревших землянках, в осклизлых траншеях и окопах. В условиях бездорожья чрезвычайно трудно было — а зачастую просто

невозможно — подбрасывать из резерва танки, артиллерию и другую технику, поэтому как никогда войскам нужна была поддержка бомбардировщиков и штурмовиков. А их не хватало. Ил-2 в авиации фронта в ту пору не набралось бы и трех десятков. Поэтому командующий ВВС фронта генерал-майор авиации Д. Ф. Кондратюк вынужден был ставить задачи на штурмовку и истребителям, в том числе нашему полку. Но если «Харрикейны» были плохо приспособлены к воздушным боям с более современными самолетами противника, то еще меньше они были годны для ведения штурмовых действий. Однако же иного выхода не было.

14 апреля, в разгар боев под Старой Руссой, полку было приказано немедленно вылететь на уничтожение вражеской колонны, подтягивающейся к району боевых действий по дороге Уполье — Васильевщина. В этот момент в готовности было всего 6 самолетов.

Я быстро проработал задание с летчиками. При отсутствии вражеских истребителей атаку решили производить [102] вдоль колонны пара за парой в кильватере друг у друга. Если истребители не появятся, повторяем заход с обратной стороны. При сильном зенитном прикрытии атакуем под углом к направлению движения колонны с разных сторон и на малых высотах. При встрече с истребителями противника одна пара остается с превышением для прикрытия. Отработали и более частные детали.

К цели шли на малой высоте. Дважды видели истребители противника, но они были в стороне, значительно выше, и нас, видимо, не заметили. Вскоре была обнаружена указанная колонна — 40–50 автомашин с пехотой. Для обеспечения внезапности удара я провел группу стороной, чтобы первый заход сделать с хвоста колонны. Этот маневр противником не был замечен, поэтому атака получилась удачной. Немецких истребителей в небе не оказалось, и ничто не мешало нашим летчикам вести по врагу прицельный огонь.

До двухсот вражеских солдат было уничтожено. Несколько машин загорелось. Второй заход мы не стали делать, так как от боезапаса оставался минимум, и его надо было беречь на случай воздушного боя. Летчики действовали грамотно и уверенно. Четыре самолета получили много мелких пробоин, но серьезных повреждений не было.

В последующие дни нам неоднократно приходилось вылетать на сопровождение штурмовиков. В тех случаях, когда обстановка позволяла, наши летчики тоже штурмовали войска противника, усиливая удары «ильюшиных».

18 апреля я повел шесть истребителей сопровождать группу Ил-2. В районе Совкино, Левошкино было обнаружено скопление войск противника. Над целью штурмовики построились в круг и с пикирования начали методично уничтожать пехоту и боевую технику врага.

В тот день, 18 апреля, «горбатые» уже с первого захода на наших глазах так здорово поработали, что наши летчики не могли сдержать радостных возгласов. Но зенитных средств у противника в этом районе оказалось предостаточно. Особенно интенсивно огонь вели восемь-девять точек. Вражеских истребителей поблизости не было, и я приказал своим летчикам ударить по зенитчикам. Распределив цели по парам, истребители прекрасно справились с этой задачей. Большинство точек было подавлено, а те, что остались, заметно снизили интенсивность огня. [103]

Штурмовики тем временем заканчивали работу: на земле пылали автомашины, рвались боеприпасы. Местность, где до нашего появления была сосредоточена крупная воинская часть противника, теперь представляла собой район сплошных пожарищ и кладбище разбитой техники.

Впоследствии, вылетая на штурмовки, мы стали использовать эрэсы. По инициативе инженера по вооружению старшего техника-лейтенанта М. В. Бухлина наши техники смонтировали под крыльями «Харрикейнов» рейки, к которым прикреплялись эти мощные снаряды. Эрэсы намного увеличили эффективность наших ударов по живой силе и технике противника.

Когда мы, сопровождая «горбатых» после удачно проведенной штурмовки, уже отходили от цели, один из летчиков передал по радио: «Слева сзади выше — четыре «мессера». У гитлеровцев была выгодная для атаки позиция: они имели преимущество в высоте, а мы, ко всему прочему, были связаны задачей прикрытия штурмовиков и не имели права от них отрываться. В случае навязанного воздушного боя это до предела ограничило бы нам возможность свободно его вести. Ясно было, что гитлеровцы не преминут этим обстоятельством воспользоваться.

Но они атаковать не решились. Вероятно, потому, что нас было шестеро. И хотя немецкие летчики прекрасно видели, что перед ними не «яки», с которыми они всегда очень неохотно ввязывались в бой, решительных действий все же не предпринимали. Некоторое время они шли за нами, словно выжидая, не совершим ли мы какую-нибудь оплошность. Но наши пилоты были настороже, и вскоре «мессеры» отстали. Их нерешительность всеми нашими летчиками была отмечена с удовлетворением. Значит, менее чем за полмесяца боев мы

научили гитлеровцев осторожности, и теперь они уже не кидались на «Харрикейны» очертя голову. Так как в те дни под Старой Руссой на «Харрикейнах» никто, кроме нашего полка, не летал, то изменившееся отношение гитлеровцев к этим неторопким машинам мы с полным правом принимали на свой счет.

Такие нюансы, как поведение противника в воздухе, очень быстро улавливаются воюющими летчиками и имеют большое морально-психологическое значение. В данном случае без всяких натяжек этот эпизод мы могли расценивать как нашу моральную победу. Большего, к сожалению, в тех условиях мы достичь не могли. Силы [104] были неравны, и потому в целом в тот период мы вынуждены были в основном использовать оборонительную тактику.

Наша группа из того вылета вернулась на аэродром в полном составе, но другой, которую вел капитан В. Г. Лазарев, пришлось туго. В ее составе были летчики старший лейтенант М. К. Парфенов, лейтенанты Н. Н. Безверхний (командир звена), Б. Г. Макаров, П. П. Лунев и старший сержант Г. И. Горб. Так же, как и мы, они сопровождали штурмовиков, только маршрут у них был несколько иной. Нам истребители противника выполнить задачу не помешали, а группу Лазарева на подходе к цели встретили двенадцать Ме-109, которые имели запас высоты, шли звеньями и сразу с пикирования, звено за звеном, стали пытаться атаковать Ил-2. Капитан Лазарев с ведомым остался в группе непосредственного прикрытия Ил-2, а звену лейтенанта Безверхнего приказал связать боем истребителей противника. Одна пара Ме-109 все же попыталась атаковать «ильюшиных», но Лазарев перехватил ее, отразил атаку и, надежно прикрытый своим ведомым, одного «мессера» сбил. Между тем над штурмовиками, которые приступили к работе, звено лейтенанта Безверхнего вело бой с десятью Ме-109. Четыре «Харрикейна» против десяти скоростных, маневренных, хорошо вооруженных машин.

Это была трудная схватка, но звено сумело не только пресечь попытки гитлеровцев прорваться к Ил-2, но и сбило три «мессера». С победой вышли из боя старший лейтенант М. К. Парфенов, лейтенанты Н. Н. Безверхний и Б. Г. Макаров. Всего немцы потеряли четыре Ме-109. Наша группа тоже понесла потери. Погиб старший сержант Горб, был ранен старший лейтенант Парфенов. Его самолет, как и самолет лейтенанта Лунева, был подбит: оба летчика произвели вынужденную посадку. Однако задание было выполнено, штурмовики вернулись домой без потерь.

Кстати, старший сержант Г. И. Горб был наименее опытным в этой группе летчиков. Обычно мы старались вводить молодежь в бой постепенно, в относительно спокойных условиях, давая возможность ей привыкать к режиму боевой жизни. Но в эти дни апреля обстановка на земле и в воздухе требовала от нас максимального напряжения. Каждый опытный боевой летчик воевал на пределе своих возможностей. Это вынуждало командование полка в состав боевых групп включать наиболее подготовленных [105] молодых летчиков, что, конечно, было не самым лучшим выходом из положения. Но другого решения просто не было.

После этого тяжелого боя прошло два дня. 20 апреля капитан Лазарев снова повел шестерку на сопровождение штурмовиков. И снова на подходе к цели она встретила 12 «мессеров». На этот раз в состав шестерки входили батальонный комиссар И. Опалев, лейтенанты Я. Бахарев и Б. Макаров, старшина В. Тараненко и старший сержант И. Исаев. Истребители вынуждены были вести маневренный бой в непосредственной близости от прикрываемых штурмовиков. Он был неравным и изнурительным. Гитлеровцы пытались частью сил связать наших летчиков и оторвать их от штурмовиков. С самого начала, используя свое численное и качественное превосходство, фашисты не дали нашим истребителям возможности вести бой по известной тактической схеме, когда ударная группа дерется, оттягивая на себя атакующего противника, а группа прикрытия находится рядом с «илами». На этот раз гитлеровцы действовали более рассудительно и заставили втянуться в бой всю нашу шестерку.

Такие бои относятся к разряду самых тяжелых и невыгодных для летчиков-истребителей. Отойти от подопечных штурмовиков или хотя бы на время оставить их, чтобы схватиться с «мессерами», наши летчики не могли. Они несли полную ответственность за прикрываемые самолеты и вынуждены были вести оборонительный бой: отразить вражескую атаку и немедленно занять свое место в охранении. Другими словами, инициатива истребителя, охраняющего штурмовики или бомбардировщики, скована: он должен все время ждать, что предпримет противник, и при этом быть готовым к отражению любой атаки.

Летчики — и штурмовики и бомбардировщики — это хорошо понимали: надежное прикрытие является главным условием успешного выполнения задачи. В таких боях рождалась крепкая ратная дружба между летчиками разных видов авиации. Часто авиаторы знали друг друга только по позывным, но при встрече, узнав, кто есть кто, бросались друг другу в объятия.

...Приняв бой в невыгодных условиях, летчики капитана В. Лазарева следили за тем, чтобы ни один «мессер» не прорвался к Ил-2. Они выполнили эту задачу: «горбатые» вернулись домой без потерь. Попытки прорваться к нашим штурмовикам стоили гитлеровцам трех [106] машин. Но из шести летчиков группы в полк вернулись только четверо. Погибли лейтенант Б. Макаров и старший сержант И. Исаев.

И все-таки, несмотря на крайне невыгодное для нас соотношение сил, мы сбивали фашистских самолетов больше, чем теряли своих. Намного больше. Здесь было рассказано о некоторых боях, которые провели летчики из эскадрильи капитана В. Лазарева. Не менее умело дрались истребители эскадрильи, которой командовал капитан М. Габринец. Они за несколько дней сбили около десятка вражеских самолетов.

Главный же результат этих напряженных дней, на мой взгляд, состоял в том, что и в жестких условиях обострившейся борьбы в воздухе полк выстоял. Летчики за три недели пребывания на фронте окрепли, обрели уверенность и убедились в том, что на устаревших самолетах можно в случае нужды успешно воевать. Это было очень важно для нас.

Конечно, мы мечтали о современных отечественных машинах. Но до самой осени сорок второго это оставалось только мечтой. Весной же наша промышленность давала нам еще очень мало самолетов на восполнение понесенных потерь. И нам еще долго предстояло обходиться тем, что мы имеем.

Ожесточенные бои, развернувшиеся на Северо-Западном фронте в середине апреля, закончились все-таки в пользу противника. 21 апреля двум взаимодействующим вражеским группировкам удалось прорвать кольцо окружения, пробить в районе Рамушево узкий коридор и соединиться.

С этого момента начался новый, затяжной этап борьбы, целью которого с нашей стороны было стремление перерезать образовавшийся коридор, восстановить кольцо окружения демянской группировки с тем, чтобы последующими ударами рассечь ее и уничтожить.

* * *

К началу мая в боевых действиях на несколько дней выдался некоторый спад напряжения. Мы воспользовались этим обстоятельством для того, чтобы подремонтировать материальную часть и сделать выводы из нашей апрельской боевой практики. Мы понимали, что теперь, когда гитлеровцам удалось пробить и удержать коридор, они, конечно, активизируются, усилят свою и без того солидную группировку на демянском плацдарме и, вероятно, [107] попытаются перехватить

инициативу на участке фронта.

Поэтому командование фронта энергично готовило новую операцию. Намечалось перегруппировать силы и встречными ударами с юга и с севера перерезать коридор, снова создать кольцо окружения. Чтобы облегчить задачу войскам, наносящим встречные удары, был запланирован отвлекающий удар с востока. Он должен был лишить противника возможности перегруппировывать свои силы на демянском плацдарме.

Существенного пополнения после апрельских боев фронт не получил. Поскольку необходимого преимущества в силах и средствах в тот период он не имел, а в авиации по-прежнему явно уступал противнику, было ясно, что операция предстоит очень нелегкая. Что же касается нашего авиаполка, то мы понимали, что впереди, судя по всему, нас ждут более тяжелые бои, чем те, в которых мы уже участвовали.

3 мая операция началась. В течение всего месяца вплоть до начала июня наши войска трижды переходили в наступление, перемололи тысячи вражеских солдат, но добиться поставленной цели не смогли. Гитлеровцы удержали коридор, хотя и прозвали его «коридором смерти». Впоследствии бои в районе рамушевского коридора они стали называть «маленьким Верденом».

Майские бои в воздухе тоже отличались особым ожесточением. В течение всего месяца полк выполнял различные боевые задачи — оперативной паузы в действиях авиации не было.

К этому времени наши летчики обрели довольно сильную боеспособность, и трудно было поверить в то, что всего два месяца назад, в марте, большинство пилотов 485-го полка составляла необстрелянная молодежь.

Лейтенант Виктор Едкин, например, быстро зарекомендовал себя как один из наиболее перспективных молодых летчиков. Он прекрасно владел машиной, в бою был смел и настойчив. Едкина любили в полку. Это был скромный парень и очень надежный боевой товарищ. Однако же в бою Едкин нередко поддавался неудержимому молодежному азарту и доставлял нам немало волнений.

Однажды в мае штурман полка майор Б. П. Кондратьев с группой прикрывал наземные войска под населенным пунктом Кириловщина. В. Д. Едкин был ведомым у опытного командира звена старшего лейтенанта [108] К. М. Крикунова. В те дни редко какой вылет проходил без воздушного боя. Так получилось и на этот раз: в район Кириловщины шла группа Ю-88 под прикрытием четырех «мессеров». Звено К. М. Крикунова атаковало

бомбардировщиков, не дав им возможности отбомбиться по нашим войскам. Едкин, выходя из атаки, увидел впереди и ниже себя один Ме-109. Не осмотревшись как следует, он погнался за ним и одной длинной очередью сбил. Но в тот момент, когда Виктор открывал огонь, он уже сам находился в прицеле другого «мессера». Такая тактика гитлеровцев была нам знакома. Как правило, один из Ме-109 болтался в стороне, играя роль «живца» и привлекая к себе внимание наших истребителей, а другие «мессеры» обычно атаковали тех наших летчиков, которые неосмотрительно бросались за «живцом». Конечно, фашист, игравший роль приманки, сильно рисковал. Его нередко сбивали, как это сделал Едкин. Но если этим приемом пользовались сильные немецкие летчики, то, как правило, «живец», который должен был вести себя чрезвычайно осмотрительно, успевал удрать, а наш летчик попадал в тяжелое положение.

Едкину очень повезло в том, что он успел сбить «мессер», а сам был только подбит: очевидно, гитлеровец, страховавший «живца», как и Едкин, среагировал с опозданием, иначе все кончилось бы для молодого летчика плачевно. Но и в этом случае Виктор получил урок на всю свою дальнейшую боевую жизнь: подбит он был на малой высоте, парашютом воспользоваться уже не мог и вынужден был сажать самолет на лес.

Когда Едкин очнулся, вокруг стояли наши бойцы. Они следили за ходом воздушного боя, видели, как был подбит наш истребитель. Они же сообщили в полк, что летчик не погиб, а только ранен.

Я навестил Виктора в госпитале. Он сильно переживал свою неудачу, когда увидел меня, даже заплакал. Зная, что полк ведет тяжелые бои, он настоял на досрочной выписке.

После госпиталя это был уже другой человек, возмужавший, будто повзрослевший на несколько лет. Мне не раз на фронте приходилось наблюдать подобные метаморфозы с молодыми летчиками. Пройдя какое-то нелегкое испытание, они в удивительно короткие сроки становились зрелыми людьми и воздушными бойцами.

По настоятельной просьбе Едкина я разрешил ему летать с еще не до конца зажившими ранами. В отношении [109] внутренних перемен, произошедших в его сознании, я не ошибся: Виктор очень скоро стал одним из самых сильных летчиков полка. Воевал он на редкость умело и хладнокровно. Впоследствии ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

21 мая три наших летчика провели очень памятный бой.

Я уже говорил, что обилие задач вынуждало нас действовать

мелкими группами и что опыт уже первых месяцев войны сделал меня сторонником парных боевых порядков. Именно такие порядки позволили нам на устаревших машинах успешно противостоять более сильному противнику. Но 21 мая я вынужден был послать на задание три самолета.

Если бы мы воевали на «яках» — скоростных, хорошо вооруженных машинах, то, конечно, во всех случаях вместо трех истребителей лучше было бы послать на задание сильную пару, которая маневреннее и при полном взаимопонимании между ведущим и ведомым может и удачно атаковать сильную группу противника, и вовремя выйти из боя при неблагоприятной ситуации. Словом, хорошая, опытная пара может многое. Но не на таких самолетах, как «Харрикейн». «Харрикейнов» надо посылать минимум четверку, чтобы между парами было налажено огневое и тактическое взаимодействие. Бросать против Ме-109 группу из двух «Харрикейнов» — бессмысленно.

В тот момент, когда в полк пришел приказ, в готовности было всего три самолета. И поскольку на них летали наиболее опытные летчики полка — майор Б. П. Кондратьев, старший лейтенант К. М. Крикунов и лейтенант А. А. Волков, было решено послать группу в таком составе. Три — все-таки не два...

Вот так получилось, что на задание было отправлено старое, еще довоенное, звено. Тут мы полагались не на эту негодную непарную структуру группы, а на боевые навыки пилотов, которые должны были помочь им найти в бою наиболее правильное тактическое решение. Так я пилотов и инструктировал, целиком полагаясь на их опыт, отвагу и умение взаимодействовать.

Им пришлось иметь дело с десятью «мессершмиттами».

Увидев, что к линии фронта приближаются три «Харрикейна», вражеские летчики, пользуясь своим подавляющим численным превосходством, сразу пошли в атаку. Наши авиаторы вовремя их заметили и первую атаку [110] гитлеровцев сумели сорвать. А дальше, используя индивидуальное мастерство и все время подстраховывая друг друга, они вели бой еще сорок минут!

Схватка проходила на малых высотах. Наши пилоты снижались до тридцати метров и даже ниже с целью обезопасить себя от атак снизу. Фашисты атаковали с разных ракурсов, но никак не могли добиться успеха. Тогда они стали тушеваться и допускать ошибки. Боевой порядок «мессеров» распался, атаки их стали разрозненными и беспорядочными. Советские истребители воспользовались этим и от обороны перешли к решительным контратакам. И тут на глазах пехотинцев, наблюдавших за этим боем, произошло нечто невероятное: один за другим шесть

«мессеров» из десяти были сбиты!

Вся наша тройка вернулась на аэродром. А на следующий день, патрулируя над нашими войсками, майор Б. П. Кондратьев расправился еще и с бомбардировщиком Ю-88.

Всего же в майских боях воздушные бойцы полка уничтожили 56 вражеских самолетов.

* * *

Летчики других частей проявляли заметный интерес к нашим боевым успехам. Мы с двумя десятками латаных-перелатаных «Харрикейнов» стали своего рода достопримечательностью в ВВС фронта. Бои на одних и тех же участках, совместное базирование нескольких полков, тесные контакты в воздухе и на земле — все это укрепляло дружбу между летчиками разных полков.

Я подружился с командиром 238-го истребительного авиаполка подполковником Иваном Дмитриевичем Завражновым. Это был смелый, хорошо подготовленный летчик и прекрасный командир. По аэродрому ходила поговорка: «Иван Завражнов — трижды отважный». Дело в том, что на груди его кроме орденов красовались три медали «За отвагу». В начале войны, как известно, награждали орденами не слишком щедро. Медаль «За отвагу» на фронте была почитаемой наградой и говорила о многом.

Завражнов начинал войну на бомбардировщике. В авиации знают, что даже хорошему летчику-бомбардировщику переучиться на истребителя очень непросто. Я имею в виду — стать сильным летчиком-истребителем. Ведь речь идет о совершенно иных летных навыках, иной реакции, чертах характера. Тут различия часто определяются [111] природными возможностями человека. Некоторые неплохие «бомберы» и становились, увы, посредственными или даже слабыми летчиками-истребителями. Завражнов же после переучивания летал так, как может летать только прирожденный истребитель. Конечно же, с самого начала его место было в истребительной авиации.

6 мая 1942 года мне исполнилось 30 лет. По этому случаю был накрыт скромный праздничный стол. Настроение у нас было оптимистическое. Вспоминали уже пережитое на войне, и каждому было о чем рассказать. Конечно, был и Иван Завражнов. Только поначалу мой друг был невесел, и видеть его таким всем нам было непривычно. Но потом он смягчился и рассказал мне о своем «визите» в Глебовщину.

Глебовщина — это основной и единственный аэродром, который был у гитлеровцев в демянском котле. Туда прибывали транспортные самолеты. Через этот аэродром окруженная

вражеская группировка принимала пополнение, продовольствие, боеприпасы. Наша бомбардировочная и штурмовая авиация периодически наносили по Глебовщине удары, но бомбардировщиков и штурмовиков у нас было мало, а аэродром хорошо прикрывался зенитным огнем. Поэтому вывести его из строя было не просто.

Был очень ненастный день — ранняя весна, еще мела пурга, погода, конечно, мало сказать нелетная: ни одному летчику вообще не могла прийти в голову мысль о том, чтобы куда-то лететь. Но на целом нашем фронте нашелся летчик, у которого такая мысль все-таки появилась. Им был Иван Завражнов. Не сказав никому ни слова, он сел в свой ЛаГГ-3, взлетел и тут же исчез в белой метели. Направился Иван Дмитриевич в самый центр демянского котла на аэродром Глебовщина. Гитлеровцев скверная погода тоже, видно, расслабила, поэтому, когда Завражнов появился над их аэродромом, ни одна зенитка не открыла огонь.

Должен заметить, что в ту пору борьба с транспортной авиацией противника была нашей важнейшей задачей. Задачей весьма трудной. Ведь у немецких транспортников были очень короткие маршруты и они самое непродолжительное время находились в полете, к тому же под сильным прикрытием Ме-109. Словом, командир полка рассудил правильно: сейчас над вражеским аэродромом хозяином положения будет он, тем более на истребителе, вполне годном со своей пушкой к штурмовым действиям. Появившись внезапно над Глебовщиной, Завражнов [112] прошелся над стоянками транспортных самолетов и выпустил по ним весь боекомплект. Все это произошло столь неожиданно для врага, что его зенитчики даже по уходящему самолету не успели выпустить ни одной очереди.

Если бы такая дерзкая штурмовка была бы спланирована с учетом незаурядных возможностей летчика, спланирована и санкционирована высшим командованием, то подобный вылет был бы оценен как подвиг. Это и был подвиг. Но сделано это было самовольно, с грубым нарушением всех установленных в армии порядков. История эта стала известна командующему авиацией фронта генерал-майору авиации Кондратюку. По некоторым сведениям, реакция командующего ничего хорошего для Завражнова не предвещала.

— Жду теперь «поощрения», — закончил свой рассказ Иван и невесело усмехнулся.

Тягостные предчувствия Завражнова подтвердились: вскоре после моего дня рождения генерал Кондратюк отстранил Завражнова от командования полком и отправил в запасной полк.

И сразу стало скучновато в гарнизоне. Завражнов был общительным, задушевным человеком, и его нам не хватало.

Прошло время. Генерал-лейтенант авиации Д. Ф. Кондратюк отбыл к новому месту службы, и на Северо-Западном фронте 6-й воздушной армией стал командовать генерал Ф. П. Полынин. Он вернул Ивана Завражнова на фронт, на тот же аэродром, но не на прежнюю должность, а командиром 72-го разведывательного авиаполка, который летал на самолетах Пе-2. Так Иван Завражнов снова пересел на бомбардировщик, но уже как воздушный разведчик. А это совершенно особый вид боевой деятельности. Именно в этой работе полностью раскрылась натура Ивана, всегда искавшего опасности и риска. В самую ненастную погоду уходил он на задания и неизменно привозил ценные сведения о противнике. В напряженные периоды наступления войск фронта Завражнов каждый день вылетал на своей «пешке», и каждый вылет становился подвигом. О нем рассказывали случаи, больше похожие на легенды, чем на реальные события. Но в большинстве своем эти эпизоды были реальностью.

Особо ценные данные привозил И. Д. Завражнов в период ликвидации демянского плацдарма в феврале 1943 года. Эти сведения во многом помогли командованию [113] принимать правильные решения в ходе операции и на завершающем ее этапе.

В конце августа 1943 года Иван Дмитриевич погиб. Я узнал об этом, уже будучи на Калининском фронте. Самолет Завражного был подбит истребителями противника, когда он возвращался с боевого задания. До линии фронта было далеко, но командир корабля до нее дотянул. Когда пересекли линию фронта, он приказал экипажу:

— Прыгайте! Все прыгайте! И прощайте...

Штурман и стрелок оставили самолет. Как потом стало понятно, Завражнов приказал экипажу прыгать скорей всего потому, что не надеялся посадить свою «пешку». Но все же, выбрав какую-то прогалину, он приземлился. Это было последнее, что Иван Дмитриевич смог сделать. Покинуть самолет он уже не мог: умер в кабине. Когда осмотрели тело летчика, все были поражены: вражеский снаряд вошел ему в грудь и разорвался уже за спиной, на вылете. Весь обратный путь мужественный летчик вел машину, будучи смертельно раненным.

Посмертно Иван Дмитриевич Завражнов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Вокруг плацдарма

В первой половине июня 1942 года на базе 6-й ударной авиационной группы Ставки Верховного Главнокомандования была сформирована 239-я истребительная авиадивизия, в

которую вошел и наш полк. Командиром дивизии был назначен полковник Г. А. Иванов, военкомом — старший батальонный комиссар А. А. Шумейко, начальником штаба — полковник В. Г. Воробьев.

В этот период обстановка на земле по-прежнему оставалась напряженной. В воздухе господствовала авиация противника. Наша промышленность все еще поставляла фронту мало самолетов. Так, в составе 6-й воздушной армии в те дни насчитывалось всего 306 самолетов, из которых 118 были легкими ночными бомбардировщиками У-2. Ядро авиации фронта в июне 1942 года составляли 74 бомбардировщика, 23 штурмовика и 71 истребитель. Между тем количество боевых задач все время увеличивалось. [114]

Личный состав нашего полка проявлял героизм не только в воздухе. Однажды после валета немецкой авиации на наш аэродром был сильно поврежден один из самолетов. Если можно было бы его отремонтировать, то только в стационарных авиационных мастерских. Короче говоря, в обозримом будущем рассчитывать на эту машину не приходилось.

Однако наши техники комсомольцы техник-лейтенант Х. Голоян и ефрейтор Е. Боровиков решили по-другому. Они взялись за сложнейший ремонт. Днями и ночами не отходили от поврежденного самолета. Делали недостающие части сами, отыскивали их на свалке списанных машин. В результате с помощью своих друзей — авиационных специалистов сержанта Г. Леонтьева и младшего сержанта В. Богомолова — они в короткие сроки восстановили истребитель. Впоследствии капитан Лазарев на этой машине сбил четырех фашистов.

Я уже говорил о том, что мы использовали эрэсы. Само собой разумеется, что конструкция «Харрикейна» использование реактивных снарядов не предусматривала. Младший техник-лейтенант Николай Андреев первым в своей второй эскадрилье установил на машине этого типа балки для эрэсов. Его примеру последовали и другие оружейники.

Реактивные снаряды оказались очень эффективным оружием при штурмовках и действиях против больших групп авиации противника. Снарядами РС-82 наши летчики в воздушных боях сбили 13 фашистских самолетов. А сколько бомбометаний было сорвано! Все эти меры по довооружению полка были быстро приняты при решающем участии инженера полка по вооружению старшего техника-лейтенанта М. В. Бухлина.

Я могу здесь привести снова лишь отдельные примеры самоотверженной работы нашего инженерно-технического состава. В начале апреля, когда мы прибыли на фронт, в двух

эскадрильях полка насчитывалось 18 «Харрикейнов». Только в конце месяца мы сумели доставить из мест вынужденной посадки еще 3 подбитых ранее самолета. После двух месяцев напряженных боев в июне у нас все еще было 16 боеспособных машин. И это без каких бы то ни было комплектов запчастей, при том, что практически каждый день наши самолеты возвращались с заданий поврежденными. То, что они не только возвращались, но в снова вылетали на боевые задания, можно было бы считать чудом, если бы это «чудо» ежедневно не совершали [115] на наших глазах своими золотыми руками инженеры, техники и механики.

В полку был удивительно здоровый психологический микроклимат, в который каждый вносил свой добрый вклад. Впоследствии мне пришлось служить в других летных частях, довелось воевать на разных фронтах. В 485-м полку, которым я командовал, сменились поколения летчиков. В обновленном составе, с новым командиром во главе, истребители прекрасно воевали, и время от времени до самого конца войны я получал письма от своих старых боевых друзей. Эти весточки всегда несли мне большую радость. Сорок второй год всех нас связал накрепко. Вспоминая наши первые дни на Северо-Западном фронте, я теперь иногда думаю, что, может быть, нашей сплоченности в какой-то мере способствовала в самом начале, как это ни парадоксально, та унылая «резолюция» скептиков, которые «отпустили» нам на все наши боевые дела ровным счетом одну неделю...

Особенно старалась себя показать в полку молодежь. Поскольку мы свою юную смену берегли, у многих начинающих истребителей накапливалась как бы «моральная задолженность». И когда они вступали в бой, то проявляли исключительное мужество. К таким воздушным бойцам относился Виктор Едкин, о котором я уже говорил, такими были комсомольцы лейтенант Яков Бахарев и старшина Василий Тараненко. Эти два летчика, несмотря на свою молодость, удивили многих ветеранов полка стойкостью и умением грамотно вести воздушный бой.

Так получилось, что чуть ли не в первом вылете им пришлось вступить в трудную схватку. Оба действовали в составе шестерки, сопровождавшей «илы». Четыре «мессера» попытались внезапно ринуться из-за облаков на штурмовиков, но наши вовремя заметили эту опасность и атаку отразили. Однако вскоре подошла еще одна группа из двенадцати Ме-109. Начался сложный маневренный бой, в котором, конечно же, труднее всего бывает молодым летчикам. Наши пилоты, не упуская из виду подопечных Ил-2, сбили три «мессера» и без потерь вернулись на аэродром.

Два Ме-109 срезали Бахарев и Тараненко.

Еще через несколько дней наша шестерка, в составе которой были молодые летчики Я. Бахарев, В. Тараненко и А. Волков, дралась с пятнадцатью Ме-109. Истребители вогнали в землю пять «мессеров», не потеряв ни одной своей машины. Кстати, с апреля по июнь Яков [116] Бахарев сбил семь фашистов лично и пять в группе. На счету Василия Тараненко было пять вражеских самолетов и три в группе. За боевые успехи оба были награждены орденом Красного Знамени. Эти ребята, несомненно, стали бы известными асами, если бы начали воевать не в таких жестких условиях и успели бы набраться побольше опыта. Но летом 1942 года обстановка, повторяю, была слишком сложная, противник имел подавляющее преимущество в воздухе и даже малой оплошности на прощал. И Яков, и Василий погибли в тех трудных боях.

Все, что я как командир делал в ту пору и на земле и в воздухе, сводилось к одной цели: научить летчиков воевать осмысленно. Сюда, в это понятие, входило многое, но самое первое, с чего приходилось начинать работу с молодежью, состояло в том, что я сурово и круто боролся с честолюбивым стремлением каждого обязательно иметь сбитого фашиста. Приходилось внушать людям, что война — процесс очень сложный, и представлять себе борьбу в воздухе в виде некоей суммы воздушных поединков, значит, не понимать сущности современного боя, в котором победа достигается только продуманными и хорошо организованными коллективными действиями. При этом я понимал, какую огромную роль играет и престиж бойца. Это надо было учитывать каждому командиру. И если умелые действия молодого летчика заслуживали высокой оценки (я не говорю о тех случаях, когда его представляли к правительственной награде), то я поощрял без колебаний. В том числе сбитыми вражескими самолетами.

На практике это выглядело так.

Однажды, к примеру, я повел на боевое задание группу, взяв к себе ведомым молодого летчика старшину М. Кудряшова. Летал тот неплохо, имел некоторый боевой опыт. Задача ему была поставлена предельно ясная: надежно прикрыть ведущего, во время боя не отрываться от него и не терять из виду.

Схватиться нам пришлось и с бомбардировщиками, и с истребителями сопровождения. Часть нашей группы сковывала «мессеров», другая атаковала бомбардировщиков.

Я дрался с истребителями, совершая необходимые маневры, и поначалу поглядывал за ведомым. Бой был напряженным и предельно маневренным, но Кудряшов в любой момент сохранял

свое место. Доверившись ему полностью, я смог все внимание сосредоточить на выбранных [117] целях. Заканчивая очередной боевой разворот, я бросил взгляд вперед и увидел пару Ме-109, которые тоже выходили из боевого разворота. Довернув немного, нажал на гашетки. Ведущий вражеской пары вспыхнул и пошел к земле. И тут же я услышал в наушниках азартный мальчишеский крик своего ведомого:

— Сбит! Сбит, стерва!

По возвращении на аэродром я приказал записать сбитый самолет на счет Кудряшова. Через некоторое время подошел ко мне растерянный инженер по вооружению, доложил:

— Товарищ командир, у Кудряшова нетронутый боекомплект...

— Ну и что же? — спросил я, не понимая, что озаботило инженера.

— Так вы же приказали записать сбитый самолет Кудряшову?

Тут я объяснил, что Кудряшов в сложном бою отлично выполнил свою задачу, надежно меня прикрыл и тем самым позволил мне провести атаку на поражение. Поэтому он заслужил, чтобы этот самолет был записан на его счет.

Я считаю, что это было справедливо. Часто, когда по одному и тому же самолету стреляло несколько летчиков и среди них был молодой летчик, то этого «группового» сбитого мы записывали на боевой счет новичка. Таким образом, ветераны как бы отдавали дань младшему товарищу, его умению и бойцовским качествам. А это очень много значило для молодого истребителя! Впоследствии я узнал, что таким способом поддерживали и воспитывали молодежь многие наши асы. Прославленные истребители трижды Герои Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб говорили мне, что они тоже так поступали. Случайных совпадений в этом нет: опыт войны подсказывал нам наиболее справедливые и целесообразные решения.

* * *

В конце весны к нам прибыло пополнение — выпускники Качинского авиаучилища сержанты Н. Деменчук, В. Ревуцкий, И. Пискунов, Н. Леонтьев, И. Чистяков, К. Гусаревич, А. Лобода. Эти летчики имели по нескольку часов налета на «Харрикейнах», поэтому их и направили в наш полк. Пополнение было очень кстати, хотя я и понимал, что выпускников училища надо основательно [118] готовить к предстоящим боям. Прежде чем приступить к боевой работе, им пришлось усиленно изучать наш боевой опыт и совершенствовать технику пилотирования.

У всех питомцев училищ до поры до времени и жизненные пути схожи, и мечты. Но вот они попадают на фронт, и тут у каждого судьба своя.

Вот Иван Пискунов. Он стал отличным летчиком, сбил 12 самолетов и потом еще много лет служил в авиации, занимаясь своим любимым делом — полетами и воспитанием послевоенного поколения авиаторов. По случайному совпадению оба мы в ночь на 22 июня 1941 года были в Севастополе: я среди слушателей академии на практике, а он в числе курсантов Качинской летной школы. Мы оба первый вражеский налет приняли за начало крупных флотских учений. А спустя почти год Иван Пискунов попал в полк, которым я командовал.

А вот сержант Гусаревич трагически погиб вскоре после прибытия, погиб на глазах почти у всего полка, поэтому это печальное событие у многих осталось в памяти. Он возвращался после тренировочного пилотажа в зоне. Колеса его самолета вот-вот должны были коснуться полосы, как вдруг из-за леса на бреющем выскочила паре Ме-109. Один из «мессеров» дал очередь по снижающемуся самолету, и тут же оба вражеских самолета скрылись за лесом. Все произошло в считанные секунды...

До этого случая немцы не пытались вести охоту возле нашего аэродрома. Но через несколько дней они таким же образом атаковали машину Пискунова. Очередь прошила плоскость самолета, но Пискунов все же благополучно его посадил.

Мы приняли меры. После того как нам удалось подстеречь и сбить фашистского охотника, подобные налеты прекратились. Но мы сделали вывод из этого горького урока. Осмотрительность и еще раз осмотрительность! В любой обстановке надо было оставаться предельно внимательными.

В течение сорок второго года мы не раз меняли аэродромы. В зависимости от планов командования фронта наш полк перемещался вокруг окруженной демянской группировки противника. Даже после образования рамушевского коридора линия фронта вокруг группировки по форме напоминала кольцо,

разорванное лишь в одном месте. Мы со своего основного аэродрома перебазировались то в северо-западной направлении, в сторону озера [119] Ильмень, то к юго-восточному и хорошо знали все наши немногочисленные полевые площадки.

В те дни, когда борьба в воздухе ожесточалась, я поднимал над аэродромом пару или звено, чтобы прикрыть посадку группы, возвращающейся с боевого задания. Однажды неожиданно для всех произошел курьез на грани чрезвычайного происшествия.

Уже на склоне дня возвращалась группа, и я поднял на «Харрикейне», чтобы прикрыть посадку, летчика сержанта Николая Деменчука, который был из майского пополнения, молодой, но с хорошими задатками воздушного бойца.

Группа вернулась в полном составе. Деменчук ходил в стороне, внимательно осматривая подходы к аэродрому и следя за посадкой боевых друзей.

Должен заметить, что в ту пору у нас в полку кроме «Харрикейнов» было три «яка», на которые мы понемногу в основном и переучивали летный состав в ожидании того дня, когда нас полностью обеспечат этими машинами. Но когда приходилось туго, уже использовали «яки» и в боевой работе.

Так вот, группа шла на посадку, когда вдруг от нее отделился один «як» и, набрав высоту, на наших глазах пошел в атаку на патрулирующего в стороне Н. Деменчука. То ли летчик на «яке» (это был, как оказалось, М. Кудряшов) плохо настроил свой радиоприемник, то ли в пылу атаки вообще забыл о радиосвязи, но только на наши команды с земли он не реагировал. Деменчук, увидев, что его атакует «як», покачиванием крыльев показал, что он — свой. Но Кудряшов в запальчивости не обратил на это никакого внимания и дал длинную очередь. Дело приняло самый скверный оборот.

Николай Деменчук попытался энергичным маневром оторваться от «яка», но на «Харрикейне» сделать это было непросто. А Кудряшов пошел в повторную атаку. Надеяться на то, что он все-таки разглядит и узнает «Харрикейн», уже не приходилось, и все мы в молчаливой тревоге ждали, что предпримет Деменчук.

А тот сделал переворот, ушел вниз и скрылся за лесом.

Разгоряченный Кудряшов произвел посадку и доложил:

— Товарищ командир! Сбил «мессера». Он упал за лесом! [120]

И тут же вслед за этим «победным» докладом Кудряшова появилась машина Деменчука и сразу пошла на посадку. Нетрудно себе представить, насколько решительно, не выбирая средств, Деменчук «пошел в атаку» на Кудряшова на земле.

Обычно выдержанный и хладнокровный, он был вне себя от ярости, а его «обидчик» никак не мог взять в толк, чего от него хочет разъяренный летчик. Всех свидетелей этой сцены на мгновенье сковал приступ смеха — наступила нервная разрядка. Когда я вмешался в эту ситуацию, Кудряшов наконец понял, чего могла стоить его ошибка, и разом изменился в лице. Но Деменчук зато тут же обрел свое обычное спокойствие.

Периодически летчики полка вели интенсивную борьбу с вражескими воздушными разведчиками и корректировщиками артогня. Южнее Старой Руссы возле самой линии фронта была оборудована небольшая площадка-засада, на которой дежурила группа наших истребителей-перехватчиков. В составе ее были Деменчук и Пискунов. Действуя с этой точки, наши летчики за короткое время сбили два самолета «Фокке-Вульф-189» (или попросту «рама»)и два аэростата.

Кстати, на аэростатах гитлеровцы часто поднимали своих наблюдателей, которые просматривали довольно большой участок наших передовых укреплений и корректировали артиллерийский огонь. Сбить аэростат было нелегко, так как при появлении наших истребителей фашисты успевали приземлить наблюдателя. А между тем аэростат считался у летчиков престижной целью, за ним они охотились с особым азартом, и противник это учел: в район, где был поднят очередной аэростат, гитлеровцы стянули много малокалиберной зенитной артиллерии. Она и сбила самолет Николая Деменчука.

Особо сильным летчиком из майского пополнения сорок второго года стал сержант Виктор Ревуцкий. Он отличался не по годам зрелым мышлением, в сложных ситуациях воздушного боя умел принимать толковые решения, очень быстро из ведомых он стал ведущим, и не каким-нибудь рядовым, а одним из лучших. В августе 1942 года, как один из наиболее сильных летчиков, Виктор был избран в состав бюро ВЛКСМ полка, и его авторитет среди комсомольцев был необыкновенно велик.

Ревуцкий слыл не только славным воздушным бойцом, но и прекрасным воздушным разведчиком. Однажды в особо сложных условиях он привез настолько ценные данные о противнике, что только за один тот вылет был [121] награжден орденом Красного Знамени. Понятие «молодой летчик» как-то не подходило к имени Ревуцкого, но я всегда помню его молодым, помню в те майские дни сорок второго года, когда вместе со своими друзьями он прибыл из Качинского авиаучилища.

Погиб Виктор в сорок четвертом в Прибалтике. Бои шли на подступах к Риге. В то время полк летал на «аэрокобрах» — скоростных, хорошо вооруженных американских истребителях.

Огневую мощь этих машин наши летчики часто использовали для штурмовок наземных войск противника. Ветераны полка хорошо помнят, как во время штурмовки вражеской колонны Ревуцкий яростно, буквально в упор расстреливал пехоту врага. Он шел на бреющем, на очень малой высоте, и, когда отворачивал от цели, чтобы повторить заход, плоскостью своего самолета задел телеграфный столб...

* * *

Во второй половине июня 1942 года появились сообщения об одном воздушном бое. 19 июня — в утренней сводке Совинформбюро, на следующий день — в «Правде» и «Красной звезде», еще раньше — во фронтовой газете «За Родину». Этот бой провели летчики нашего 485-го истребительного.

В сводке Совинформбюро сообщалось только о самом факте: «Семь советских истребителей под командованием майора Зимина встретились в воздухе с 12 немецкими бомбардировщиками и 4 истребителями. Наши летчики смело атаковали врага. В это время к немецким самолетам присоединилось еще 11 «Мессершмиттов-109». 45 минут продолжался этот неравный воздушный бой, в котором наши летчики показали высокое мастерство. В результате боя сбито 10 немецких самолетов. Кроме того, 3 немецких самолета были повреждены. Наши потери — один самолет».

Чтобы подробнее ввести читателя в курс дела, я позволю себе привести здесь корреспонденцию из «Красной звезды». Вот она:

«БОЙ ОТВАЖНОЙ СЕМЕРКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Северо-Западный фронт, 19 июня (по телеграфу от наш. корр.).

Позавчера на одном участке Северо-Западного фронта наши семь летчиков на «Харрикейнах» выдержали длительную схватку с 12 «юнкерсами» и 15 «Мессершмиттами-109», которые неприятель вводил в бой последовательными [122] группами. Бой закончился победой ваших истребителей. Сбиты 10 фашистских самолетов. Кроме того, три машины повреждены. Наши потери — один самолет. Расскажем, как протекал этот бой.

Семь наших истребителей под общей командой майора Зимина летели двумя группами на прикрытие своих наземных войск. Первую группу возглавлял майор Зимин, вторую — капитан Лазарев, При подходе к месту назначения летчики увидели несколько «юнкерсов», готовившихся к бомбежке. Зимин немедленно дал по радио сигнал атаки. Он сам, старший лейтенант Локтионов и лейтенант Волков выбрали цели и с ближних дистанций открыли огонь из пушек{7} и пулеметов. Сразу же все три атакованных «юнкерса» были сбиты.

Этой молниеносной атакой враг был деморализован и стал бросать бомбы куда попало, большей частью в реку и на противоположный берег. Во время повторной атаки майор Зимин сбил еще один «юнкерс». Одновременно завязался бой с «мессершмиттами». Начала его группа капитана Лазарева, атакованная четырьмя вражескими истребителями, патрулировавшими в этой зоне. Вскоре вся семерка занялась «мессершмиттами», поскольку к ним подоспели на помощь еще семь вражеских истребителей, видимо вызванные по радио. Тем временем «юнкерсы», освободившись кое-как от груза, поспешно скрылись.

Разгорелся яростный воздушный бой, в котором семерка наших маневренных истребителей стремилась оттянуть немцев в глубь нашей территории ибо горючее уже было на исходе. Благодаря этой тактике бой стал отодвигаться от линии фронта, часть немецких самолетов отрывалась и уходила, видимо, израсходовав горючее и боеприпасы. Но зато враг ввел в действие еще четверку «мессершмиттов».

Однако семерка майора Зимина умело отбивала атаки и сама непрерывно наносила удары, сбив в течение 45 минут четыре «мессершмитта». В этом бою майор Зимин сбил два «юнкерса» и один «мессершмитт», лейтенант Волков — один «юнкерс» и один «мессершмитт», старший лейтенант Локтионов — один «юнкерс», старший политрук Опалев — один «мессершмитт» и старший лейтенант Едкин — тоже один Ме-109. Кроме того, было сбито еще [123] два немецких самолета. Врагу удалось подбить машину лейтенанта Безверхнего, героически сражавшегося, как и вся семерка. Летчики видели, как его самолет снизился и прополз по земле.

Судьба Безверхнего пока неизвестна».

В передовой статье фронтовой газеты «За Родину» давался разбор этого боя. «Семерка славных летчиков победила в бою своим изумительным мастерством, прекрасным знанием военного дела, — говорилось в материале. — Храбрость здесь была соединена с опытом. Участник этого боя майор Зимин сбил уже 11 самолетов врага, лейтенант Волков — 10, Локтионов — 7, Едкин — 5 и старший политрук Опалев — 4. Мужеством и умением, искусством и отвагой добыли наши летчики эти боевые успехи.

Они победили в тяжелом, неравном бою потому, что были слиты воедино волей и приказом командира... Несмотря на длительность боя и его сложность, командир все время осуществлял по радио четкое руководство всей группой... В этом подвиге нашли свое яркое выражение слова русского полководца

Суворова, который говорил, что «воюют не числом, а умением».

Наши летчики заслуженно пользуются любовью и уважением народа. Этот всенародный почет и славу они заслужили своими замечательными делами. Но впереди еще много больших и тяжелых сражений, в которых потребуется и мужество, и умение, и доблесть.

Пусть замечательный подвиг участников этого боя послужит примером для всех летчиков нашего фронта, примером того, как надо драться с врагом, как надо выполнять боевой приказ».

Вот такой был у нас памятный бой. Я бы даже сказал — этапный, потому что ему предшествовали важные для полка события. И прежде чем я дополню это давнее сообщение кое-какими деталями, я должен вернуться к ним.

...Накануне мы получили вызов с переднего края. Противник бомбил наши войска, и, как только пришел вызов, наша шестерка, ведомая капитаном Лазаревым, незамедлительно вылетела на отражение налета. Дело было привычное, каждый из летчиков не раз выполнял такие задания, и потому у меня не было никаких оснований для волнений. Короче говоря, ничего чрезвычайного в этом вылете не было.

Неожиданным для меня было состояние летчиков после их возвращения. Они сбивчиво докладывали о ходе [124] и результатах боя, и я почувствовал, что пилоты чуточку не в себе. Логика в докладе ведущего отсутствовала, все были крайне возбуждены, и составить какое-то реальное представление о том, что произошло в воздухе, было невозможно. Я уловил только одно: на нашем участке появились особо подготовленные немецкие асы, летают они на модернизированных самолетах, с которыми драться на «Харрикейнах» невозможно, и только по счастливой случайности группа вернулась с задания без потерь. При этом возбуждение летчиков не проходило, каждый излагал ход боя в собственной интерпретации и тем отрицал выводы своих товарищей. От этого ситуация запутывалась еще больше.

Убедившись, что толку от разговора мало, я решил дать пилотам время остыть. Для этого следовало переключить их внимание, и было приказано всем идти в землянку и заниматься сравнительной аэродинамической характеристикой самолетов «Харрикейн», Як-1 и Ме-109, сделать оценки сильных и слабых сторон каждой машины и соответствующие выводы по тактике воздушного боя.

Прошло часа полтора. Страсти поутихли, и я снова вернулся к проведенному бою. Теперь уже все шестеро докладывали последовательно и логично. Картина постепенно прояснилась.

Судя по всему, на наше направление действительно прибыли

свежие, хорошо подготовленные авиационные части врага. Не исключалось, что в них есть особо подготовленные группы асов, которые летают на Ме-109ф — машинах с форсированным двигателем. Действуют они большими группами, эшелонированными по высоте, имеют между собой надежную радиосвязь, поэтому сразу, в начале боя, определить их количество бывает невозможно, а когда бой уже завязался, фашисты быстро наращивают силы. Это обстоятельство, как я понял, в основном и вызвало такую острую нервную реакцию у летчиков.

Можно было отметить, что ничего принципиально нового, а тем более неясного в действиях противника не было. По-прежнему основными козырями гитлеровцев было численное превосходство, хорошее техническое оснащение самолетов и, конечно, продуманная тактика действий. А раз так, то этой их тактике надо противопоставить не менее продуманную свою.

Разбор этого боя и подготовленные общими усилиями выводы слушали все летчики полка. Я сказал и об их нервной утомленности — следствии двухмесячных тяжелых [125] боев. Нельзя было в связи с этим не отметить и «тень рецидива» в настроениях — ведь в первые дни, когда мы наслушались всяких не очень оптимистичных «пророчеств», настроение у людей, конечно, было слегка подавленным, потом победные бои заметно подняли их боевой дух, а теперь вот нервное напряжение и усталость дали себя знать.

И еще один вывод я сделал уже только для себя. Поначалу, понимая, какую роль играет личное участие командира в схватках с врагом, я много летал с летчиками обеих эскадрилий. Тогда мне вроде бы удалось — и неоднократно — показать, что при умелой организации боя можно побеждать и в невыгодных условиях. Потом летчики накопили опыт, поверили в свои силы, в полку появилось достаточное количество надежных ведущих, и мне уже не было нужды летать с каждой группой. Было ведь много и других важных забот: подготовка молодежи, заботы о материально-техническом обеспечении, анализ боев и обдумывание наиболее целесообразных тактических приемов. И вообще было законом, что командиру полка не следует летать, когда ему вздумается. Он должен участвовать в выполнении особо важных заданий, когда этого требует воздушная обстановка и когда поднимается большая часть полка. Я никогда не относился к этому требованию формально, но действительно, как мне показалось, летал ровно столько, сколько нужно было по обстановке. Но теперь я почувствовал, что своим личным примером обязан поддержать боевой дух летчиков.

— В следующий боевой вылет поведу группу сам, — закончил я.

После этих слов летчики сразу стали отговаривать меня лететь, поскольку это, мол, сейчас чрезвычайно опасно. Такого в полку раньше никогда не было, и я понял, что лететь мне сейчас нужно обязательно.

И вот буквально на следующий же день я повел группу к линии фронта, и там произошел бой, о котором было рассказано на страницах газет.

В 12 часов дня мы вылетели на прикрытие наземных сил. В те дни соединения фронта предприняли очередную попытку перерезать рамушевский коридор. Бомбардировочная авиация противника помогала своим войскам сдерживать наши наступающие части, и потому повсюду участились воздушные бои.

К линии фронта мы подходили семеркой. Я вел ударную группу — две пары, — а капитан Лазарев со своим [126] ведомым и лейтенантом Безверхним сзади и чуть выше осуществляли прикрытие. Все вопросы с Лазаревым мы проработали перед вылетом, поэтому, окажись над линией фронта вражеские бомбардировщики, я немедленно повел бы свою четверку в атаку, зная, что его группа надежно нас прикроет. Выла, правда, одна досадная деталь, о которой я мучительно размышлял в полете. Меня тревожило нечетное число летчиков в группе прикрытия, что противоречило нашему принципу вести бой парными боевыми порядками. Вообще-то мы взлетали двумя четверками, но тут же у напарника лейтенанта Безверхнего обнаружилась неисправность, и он вынужден был вернуться. По радио я передал команду Безверхнему тоже идти домой, но и он сам, и Лазарев попросили оставить всех в группе. Лазарев, возглавлявший прикрытие, был особенно настойчив, ссылаясь на то, что Безверхний — опытный истребитель и что им обоим уже случалось втроем вести бой именно таким составом и все, мол, было хорошо. Короче, изменив своему правилу, я согласился с летчиками, о чем после не раз жалел. Хотя... В группе ведь были опытные истребители, каждый из них имел на своем счету 4–5 сбитых вражеских самолетов, а у некоторых их число уже приближалось к десятку. Словом, мы в этой ситуации положились на опыт летчиков.

На подходе к линии фронта лейтенант Безверхний доложил, что видит два «мессера». Только потом, при разборе боя, я пришел к выводу, что они, вероятно, играли роль головного дозора: высланные вперед, пришли к линии фронта раньше нас и, скорее всего, передали шедшей следом группе, что обстановка

спокойная. В это время подошли мы. А минуты через полторы-две появились двенадцать бомбардировщиков Ю-87 в сопровождении четырех Ме-109. Та пара, которую заметил Безверхний и которую я определил как разведчиков, навела бомбардировщики на цель и, сделав свое дело, ушла.

Гитлеровцев надо было упредить, сорвать бомбометание. Поскольку они были уже над линией фронта, я с ходу повел свою четверку в атаку.

Позже я думал о том, почему вражеские истребители дали нам возможность беспрепятственно провести ту первую атаку. Ведь они видели нас! Объяснение было только одно: они не думали, что четыре «Харрикейна» посмеют атаковать группу, состоявшую из 16 самолетов. Бомбардировщики шли в довольно плотном строю, имели мощное бортовое оружие. Короче, она показывали знакомую нашим [127] летчикам свою спесь и неосмотрительность и тут же за это поплатились.

Мы прорвались к «юнкерсам» вплотную и стали их расстреливать с дистанции 30–50 метров. Сразу же сбил самолет Волков, за ним — Едкин. Две мои атаки тоже были удачными. После первых же наших очередей группа бомбардировщиков заметно поредела. Гитлеровцы растерялись. Пользуясь этим, мы успели сделать следующий заход и сбили еще два Ю-87. Но тут к месту боя подошло еще одиннадцать Ме-109. Понимая, что дело затевается нешуточное, я приказал всей группе атаковать «мессеры». Так своевременным маневром мы не дали гитлеровцам возможности атаковать нас раньше.

Начался долгий и тяжелый бой. Наша четверка держалась компактно. Двумя парами мы маневрировали, поддерживая друг друга. В первой же атаке мне удалось сбить один «мессер», и это несколько отрезвило гитлеровцев. Они маневрировали, перестраивались, все время пытались сохранить свое позиционное преимущество и отпускать нас за здорово живешь, кажется, не собирались. В этой изнурительной схватке я имел возможность лишний раз убедиться в том, насколько заметно выросло мастерство наших пилотов. Отражая атаки гитлеровцев, они, в сущности защищаясь, все-таки сбили еще три «мессершмитта».

Капитану Лазареву пришлось особенно трудно. Фашисты быстро уяснили, что у Безверхнего нет ведомого. Несколькими целенаправленными атаками немецкие летчики отсекли его самолет от пары капитана Лазарева, а бороться в одиночку на нашем тихоходе с «мессерами» — дело безнадежное. Лазарев парой вел бой очень активно, подбил еще три Ме-109, но пробиться на помощь к Безверхнему не смог. В результате он, к счастью единственный, был подбит.

Все видели, как наш «Харрикейн» перешел на планирование, чтобы приземлиться в прифронтовой полосе. И тут же за ним устремились два «мессера». Я немедленно дал команду прикрыть вынужденную посадку. Бой с Ме-109 продолжался до самой земли, а тем временем Безверхний благополучно приземлился на болото. Мы видели, как лейтенант вышел из кабины на плоскость и помахал нам руками. Жест этот всеми был воспринят как сигнал о том, что посадка совершена нормально, все, дескать, в порядке. Судя по всему, пилот не был даже ранен. [128] И мы снова целиком переключились на отражение атак, поскольку гитлеровцы по-прежнему наседали.

Бой затянулся, горючего оставалось на пределе, и я стал оттягивать бой в глубь нашей территории, чтобы сместиться к ближайшему нашему аэродрому. Истребители противника вышли из боя и ушли на запад. А шесть наших машин вскоре совершили посадку в Крестцах. Там был ближайший от места боя временный аэродром, восточнее озера Ильмень. Возвращаться домой мы уже не могли: и без того у некоторых летчиков двигатели останавливались на пробеге или на рулении — горючее было выработано полностью.

Сразу же после приземления мы сообщили командованию наземных войск о районе вынужденной посадки нашего летчика и попросили оказать ему помощь. Сам я немедленно вылетел в тот район на У-2. Нужное место нашел быстро. Все произошло у небольшого круглого озерца среди болот — с воздуха опознать эту местность было не трудно.

Кружил над озером и болотом и не верил своим глазам. Прошло всего около сорока минут, но ни самолета, ни летчика не было видно. Как будто все, что происходило над этим болотом, было игрой моего воображения. Самолет и человек канули без следа.

Представители наземных войск тоже не смогли нам сообщить ничего утешительного. Когда специальные поисковые команды прибыли в тот район, то ближе чем на 5–10 километров подойти к месту посадки подбитого самолета они не смогли.

Я потом не раз думал о том, что в годы войны нам не хватало специально организованной службы спасения летчиков. Даже необходимых спасательных средств не было. У летчиков морской авиации, скажем, были специальные жилеты, надувные лодки — это казалось естественным. А мы месяцами летали без каких бы то ни было спецсредств над обширными лесными заболоченными пространствами. Вроде бы и над сушей, но сесть-то некуда... Почти все фронтовые и армейские дороги в тех районах были сделаны из сплошных поперечно лежавших огромных бревен. Во

время езды по этим дорогам они «дышали». Пропускная способность их была чрезвычайно низкой, и неприятное ощущение оставляла не только осатанелая тряска во время езды по бревнам, но и сама наша земная «твердь», которая под зыбким настилом ходила ходуном. [129]

В том, что так погиб лейтенант Безверхний, конечно, была трагическая случайность. В том же, что он был подбит в бою, такой случайности не было. После этого эпизода я принял твердое решение, которым неукоснительно руководствовался до конца войны: на боевое задание вылетать только в составе штатных звеньев и пар, если один летчик из пары не взлетел, то другой тоже обязан вернуться. Ведь опыт боев со всей беспощадностью день ото Дня доказывал, что одиночный самолет в бою, как правило, становится легкой добычей противника.

Из наземных частей, где наблюдали этот бой, пришли подтверждения, что в ходе него было сбито 10 и подбито 3 вражеских машины.

Нас это, конечно, радовало. Результат боя, резонанс в печати и в наземных войсках — все это подняло боевой дух в полку. Но обстановка в воздухе по-прежнему была очень сложной, и нам еще длительное время предстояло вести с немецкой авиацией неравные схватки.

Аэродромные будни

Борьба с вражеской транспортной авиацией была еще одной из постоянно стоящих перед нами задач. До двадцатых чисел апреля окруженная демянская группировка, как известно, снабжалась и пополнялась только по воздуху. Значение воздушных транспортных перевозок для противника по-прежнему было очень велико и с образованием рамушевского коридора. Не слишком широкий, он в некоторых местах находился под огневым воздействием нашей артиллерии, и, пользуясь им, гитлеровцы теряли много живой силы и техники. Поэтому они использовали авиацию. По самым общим подсчетам для обеспечения нужд окруженных войск 16-й немецкой армии противнику требовалось в сутки не менее ста самолетов типа Ю-52. А так как демянский котел просуществовал много месяцев, то и борьба с вражескими транспортниками долго оставалась для нас насущной проблемой.

Общее господство противника в воздухе облегчало и действия его транспортной авиации. Когда у него возникала необходимость повысить интенсивность воздушных перевозок, тяжело груженные транспортные самолеты врага начинали ходить вдоль рамушевского коридора непрерывным потоком, один за другим или группами с небольшими [130] интервалами.

Зону, наиболее удобную для атак наших истребителей, они проходили довольно быстро и, само собой разумеется, были надежно прикрыты с воздуха «мессерами», а с земли — зенитным огнем. Если нам все-таки удавалось перехватывать их и сбивать, то они меняли тактику. Весной, например, ходили в самые ненастные дни: при низкой облачности, прижимаясь к земле, а иногда даже в метель. Они летали в такую погоду, когда истребительная авиация чаще всего не могла подняться. Но даже при хорошей погоде искать их было довольно трудно: закамуфлированные, на низких высотах они сливались с окраской леса и были почти неразличимы. Но главную трудность для нас составлял, конечно, хронический недостаток истребителей. И еще одна (частная, но существенная) трудность перехвата заключалась в том, что наши основные аэродромы были удалены от наиболее оживленных участков вражеских транспортных трасс. Большей частью мы базировались восточнее демянского котла, а поскольку он был нашпигован зенитной артиллерией, то мы на своих «Харрикейнах», как правило, напрямую, через занятую противником территорию не летали. Гитлеровцы же шли на единственный в котле аэродром Глебовщина с запада, кратчайшим путем, поэтому, вылетая по вызову, мы часто не успевали перехватить Ю-52.

Приходилось искать и пробовать другие тактические варианты. Самой действенной была бы работа с аэродрома подскока, если бы его удалось подготовить где-то в непосредственной близости от маршрута «юнкерсов». Но, как уже говорилось, в этих заболоченных и лесистых местах не так-то просто было найти нужную площадку. Все же одну такую площадку мы юго-восточнее Старой Руссы нашли, на ней вполне можно было базировать звено истребителей. С разрешения полковника Г. А. Иванова я вылетел туда на У-2, чтобы самому хорошо осмотреть место. Площадка действительно подходила для взлета и посадки истребителей, но была расположена так близко к линии фронта, что хорошо просматривалась с переднего края противника. Не успел я посадить свой У-2, как тут же начался артиллерийский обстрел. Не одно, так другое! Но место для перехвата вражеских транспортных самолетов было отличное, поэтому в сумерки я все же посадил туда одно наше звено истребителей.

Из-за нехватки истребителей, а также по некоторым тактическим соображениям охотой за Ю-52 у нас занимались наиболее опытные пары и звенья. В этой работе [131] от летчиков требовались смекалка, умение быстро принимать решения и, конечно, большая выдержка, потому что пара «Харрикейнов» при

малейшей оплошности летчиков-охотников сама может превратиться в легкую для врага добычу. Ю-52 перевозили не только грузы, но и живую силу. В таких случаях по нашему атакующему самолету из всех иллюминаторов транспортника гитлеровцы открывали бешеный пулеметный и автоматный огонь. Однако, несмотря на все сложности, наши летчики с большой охотой выполняли задачи по перехвату Ю-52 — это был вроде бы «призовой» самолет.

После того как в сумерки наше звено благополучно приземлилось под Старой Руссой, утром следующего дня летчики были в готовности к действию. Но сначала мешал туман, позже землю затянуло густой дымкой. Однако с переднего края сообщили, что Ю-52 потянулись мелкими группами, и звено, несмотря на скверную погоду, вылетело на перехват.

Наши летчики сразу обнаружили, атаковали и сбили два Ю-52. При этом оба ведомых попали под сильный огонь, машины получили повреждения, но управляемость не потеряли. При подходе к своей площадке пилоты увидели, что вся она изрыта воронками. Артобстрел продолжался, о посадке не могло быть и речи, поэтому звено вернулось на основной аэродром. Как стало известно из докладов техников, после взлета наших истребителей гитлеровцы открыли интенсивный огонь, который продолжался и после того, как звено вернулось на базовый аэродром. Хотя больше использовать выбранную площадку мы не смогли, тем не менее еще некоторое время успешно боролись с «юнкерсами», играя на традиционном немецком пристрастии к шаблонным действиям. Не считая, видимо, наши малочисленные истребители серьезной помехой, гитлеровцы долго с тупой пунктуальностью продолжали летать по одному и тому же маршруту, на одних и тех же высотах, в одно и то же время. Это облегчало нам задачу. Мы почти наверняка знали, когда и где мы можем перехватывать самолеты противника, а для фашистов появление наших истребителей каждый раз было неожиданностью. И, конечно, они продолжали нести потери.

Но вдруг противник будто исчез. В какой-то день мы не обнаружили на трассе ни одного Ю-52. Отказаться от перевозок гитлеровцы, конечно, не могли. Значит, они почувствовали, что их пунктуальность стала им дорого обходиться, и изменили маршрут. Вскоре мы обнаружили [132] эту их новую трассу. Она сильно удлинилась и пролегала теперь над глухими лесными и заболоченными массивами. В тех районах не было наших зенитных средств и постов наблюдения, перебросить их туда мы при абсолютном бездорожье не могли. Маршрут был, кроме того, еще больше удален от наших базовых аэродромов, и борьба с

«юнкерсами» осложнялась.

Но командование авиации Северо-Западного фронта тоже изменило тактику. Ведь расположенный в котле аэродром Глебовщина оставался ахиллесовой пятой немцев. Он был крайне необходим окруженной группировке, поэтому вокруг него гитлеровцы стянули много зенитной артиллерии. Аэродром этот был, в общем, крепким орешком, но единственным на плацдарме. Поэтому-то, когда борьба с транспортными самолетами противника в воздухе стала затруднительной, наше авиационное командование сосредоточило свое внимание на Глебовшине.

В мае наши штурмовики (реже — бомбардировщики) наносили удары по вражескому аэродрому. Летчики нашего полка сопровождали их, а также блокировали Глебовщину, обеспечивая «илам» благоприятные условия для нанесения ударов. Это была тяжелая работа, которая требовала значительно больше сил и средств, чем те, которыми мы располагали. Редко когда наши истребители возвращались с задания без многочисленных пробоин и повреждений, однако урон врагу их удары наносили немалый. Как правило, мы били по аэродрому в те периоды, когда наши войска активизировали наступательные действия. В самые напряженные дни он часто выводился из строя, и «юнкерсы» вынуждены были сбрасывать грузы на парашютах. Много их попадало в глухие болотистые и лесные районы. Одновременно с ударами по аэродрому мы активизировали борьбу с фашистскими транспортниками в районах выброски грузов. Мы — это не только наш полк: командование ВВС фронта использовало наиболее подготовленные экипажи штурмовиков для охоты за «юнкерсами», и, имея мощное бортовое оружие, они сбили их немало.

29 мая и звено наших истребителей обнаружило до двадцати Ю-52, которые шли группами с небольшими интервалами на малых высотах. Три «юнкерса» были сбиты, шесть — повреждено. Днем позже другое наше звено атаковало десять Ю-52, которые прикрывали четыре «мессера». Один транспортник и два истребителя были сбиты. Вообще к концу мая в результате ударов по аэродрому [133] и в воздушных боях гитлеровцы потеряли, видимо, не менее сотни транспортных самолетов. Тем не менее они постоянно пополняли парк машин и продолжали перевозки. Другого выхода у них просто не было. А мы продолжали этому препятствовать. Наши летчики по-прежнему с большим азартом вылетали к Глебовщине на перехват «юнкерсов», зная, что они перебрасывают важные грузы, и нередко кадровый офицерский и даже генеральский состав вермахта.

Я так подробно рассказываю об этой нашей работе не только

потому, что она долго была для нас постоянной, но и потому, что ситуация, которая сложилась на Северо-Западном фронте, в своем роде была уникальной. Известно, что наши летчики успешно громили «воздушные мосты» под Сталинградом, в Донбассе и Крыму. Но это происходило в иных условиях, в более сжатые сроки и при совершенно ином соотношении сил. У Волги, например, воздушную блокаду окруженной армии Паулюса осуществляло несколько наших сильных истребительных авиадивизий, вооруженных машинами новейших образцов. Конечно, там эта работа характеризовалась очень высокой результативностью. Отдавая дань защитникам сталинградского неба, должен сказать, что в наших специфических условиях нагрузка на каждого летчика была не меньше, чем у них, а может быть, даже больше. И если учесть общее количество «юнкерсов», уничтоженных с нашей помощью, то результативность нашей борьбы с транспортной авиацией противника тоже следует признать высокой. Хотя об истинных итогах этих нелегких боевых действий мы могли судить объективно много позже, в начале сорок третьего, когда наконец был ликвидирован демянский плацдарм и мы получили возможность многое увидеть своими глазами. Но до поры до времени мы, волею судьбы оказавшись, как говорилось, на второстепенном направлении, ограниченными силами сдерживали попавшую в котел крупную фашистскую группировку, сковывали значительные силы врага и перемалывали его резервы, не допуская их переброски под Сталинград, где с середины 1942 года развернулась величайшая битва, во многом определившая исход всей войны.

* * *

В июне мы перебазировались на новый аэродром. Это была просто полевая площадка близ деревни Мартюшино, и мы довольно долго действовали с нее. Если наш базовый [134] аэродром находился восточнее демянской группировки, то Мартюшино было южнее его, а по отношению к демянской группировке — юго-восточнее.

Собственно, даже готовой полевой площадки, которую можно было бы использовать как аэродром, возле Мартюшино не было. Сама по себе деревня, затерянная среди лесов и озер, устраивала нас как место базирования, но аэродром пришлось делать заново. Вырубили в лесу посадочную полосу и подходы к ней для взлета и посадки. Грунт здесь был песчаный, плотный — это нас устраивало как нельзя больше. Перебазирование не отняло у нас много времени, и потому перерыва в боевых действиях истребителей практически не было.

В начале июля к нам прибыло пополнение.

По улице вдоль деревни Мартюшино шли девушки в военной форме, наши милые, нежные солдатки. Одеты они были как все фронтовики: сапоги, пилотки, через плечо — шинельная скатка, за спиной винтовка. У каждой на ремне болтался котелок. Вид у них был, в общем-то, вполне бравый, шли они в ногу и сильно пылили. Многие девчонки были очень хрупки, небольшого росточка, и вся эта тяжелая воинская амуниция на слабеньких плечах вызывала одновременно и улыбку, и горечь.

Быть воином, известно, удел мужчин. Впервые за всю войну я поймал себя на мысли, что вид этих девушек вызывает во мне немного забытое чувство жалости, сочувствия, сострадания. Все мы знали, что в тылу на их плечи легла вся тяжесть работы на предприятиях, прежде всего — на оборонных, в сельском хозяйстве, в воспитании детей — везде. А тут еще фронт.,. Многовато, конечно...

Службу наши боевые подруги с первых же дней несли исправно, старались исполнять все точно и аккуратно, но поначалу, пока не освоились, не все у них получалось. Они были связистками, укладчицами парашютов, оружейницами, охраняли штаб, самолеты на стоянках. На первых порах в безлунные ночи, когда не разглядеть ладони вытянутой руки, им бывало боязно, и они иногда плакали и даже вызывали не по делу разводящих. Фронт был рядом, инструкций по борьбе с диверсантами (что не исключалось!) было предостаточно, и в таких ситуациях, когда прислушиваешься к каждому шороху, даже мужчинам порой становилось не по себе. Однако девушки скоро ко всему привыкли.

Жизнь в части стала интересней. Хотя «интересней», [135] видимо, не совсем точное слово в данном случае. Просто наше фронтовое бытие стало больше походить на нормальную человеческую жизнь. Само присутствие девушек смягчало наши души, огрубевшие от жестокостей войны. Незаметно менялся быт. Девчата успевали «сильному полу» кое-что починить, заштопать, постирать. Везде стало чище. В столовых даже появились марлевые занавески, чего мы не видели с самого начала войны. Летчики подтянулись, стали более внимательно относиться к своему внешнему виду.

Были, конечно, и нежелательные явления. Я имею в виду отдельные неуместные шуточки, грубоватость, неуважительность. Было...

Я жил рядом со штабом полка, а напротив располагалось общежитие летного состава. У штаба всегда стояли часовые — как правило, девушки, и некоторые летчики, зная, что они еще нетвердо усвоили устав, порой устраивали себе «развлечения».

Однажды я услышал, как один «шутник» кричал из окна общежития: «Часовой! Часовой! У меня приступ, мне плохо!» Я вышел узнать, в чем дело, и увидел, что девушка-часовой в полной растерянности: охранять ли штаб или бежать оказывать «больному» помощь? А тревожные просьбы о помощи продолжались.

— Что мне делать, товарищ командир? — обратилась девушка ко мне.

— Стоять на посту и охранять штаб!

«Шутника» я серьезно наказал. И чтобы внести полную ясность в этом вопросе на дальнейшее, мы с комиссаром полка А. А. Воеводиным в один из нелетных дней собрали летный состав, чтобы поговорить о нашем житье-бытье и о воинском порядке. Как показали дальнейшие события, сделали это мы своевременно. Состоялось, пожалуй, первое наше собрание, на котором мы говорили не о тактике группового боя и не о том, как быстрее и надежнее готовить матчасть к вылету. И потому многие, видно, задавали себе вопрос, почему это на войне иной раз и думать толком отвыкаешь. Я строго-настрого запретил всем обращаться к девушкам на «ты» и предупредил, что за неуставное отношение к ним буду наказывать. Конечно, общение людей друг с другом слишком сложно, чтобы его можно было регламентировать несколькими директивными указаниями. Но все же летчики поняли главное. Прошло немного времени, и все изменилось к лучшему. Девушки привыкли к армейским порядкам и к своей работе. Они быстро усвоили особенности фронтовой аэродромной [136] жизни, понимали и душевное состояние истребителей, ведущих тяжелые, изнурительные бои. И очень скоро это необычное пополнение стало безраздельной и неотъемлемой частью нашей боевой семьи, как будто так в полку было всегда.

В течение лета, как я уже говорил, полк интенсивно действовал. Активность вражеской авиации противника по-прежнему была высокой. У нас уже было два звена на самолетах Як-1, и группы для боя вылетали в смешанном составе. В ударной группе — «Харрикейны», в прикрытии — «яки». Это было наиболее выгодное сочетание двух типов машин. Однако самолетов нам не хватало, все меньше оставалось «Харрикейнов», а те, что еще были в строю, износились до предела. И даже в этой тяжелой обстановке у нас появился свой... джаз-оркестр. Конечно, самодеятельный, он получил экзотическое наименование «Хаукер-Харрикейн» и частенько в его сопровождении исполнялись частушки на злобу дня. Руководитель ансамбля всеобщий любимец техник-лейтенант Валентин Мартынов иногда пародировал в концертах доклад инженера командиру полка. На

мотив популярной утесовской песни «Все хорошо, прекрасная маркиза» он бойко сыпал под хохот летчиков:

...Сперва манометр отказал,
Потом наддув не показал,
Открыть попробовал капот —
Набило маслом полный рот,
А в остальном, товарищ подполковник.
Все хорошо, все хорошо!

Наш оркестр, без преувеличения говоря, играл в жизни полка немалую роль. Не было ни одного праздника, ни одного победного боя, ни одного дня рождения или какого-нибудь другого более или менее заметного события, чтобы наш «Хаукер-Харрикейн» тут же не откликнулся на это новой программой. Летчики и техники (особенно молодые летчики) с большой охотой принимали участие в художественной самодеятельности. Обеспечение оркестра инструментами было самое «изысканное»: поперечная пила, всевозможные ударные (бутылки тоже), губные гармошки (расчески и папиросная бумага), балалайка, гитара, гармонь и даже настоящий большой барабан. Откуда он взялся, этот барабан, выяснить мне так и не удалось.

Ожидание каждой очередной программы коллектива душевно сближало всех — от рядовых до командиров, и [137] после каждого его выступления заметно поднималось настроение в полку. Однажды наш «Хаукер-Харрикейн» послушал командир дивизии полковник Иванов. Ему все так понравилось, что он попросил ребят выступить и в других частях. Не отказались, конечно, и после этого добрая слава о наших «артистах» разнеслась по всей воздушной армии. После войны ветераны в письмах подтвердили мое личное убеждение, что энтузиасты «Хаукера» гремели на весь фронт. Сыпались заявки и приглашения в гости, но ребята, конечно, не могли много гастролировать — ведь большинство наших искусников брались за свои нехитрые инструменты лишь после возвращения с боевых заданий. Основная их «программа» по-прежнему исполнялась короткими и длинными очередями по врагу в воздухе...

* * *

Настало время, когда, несмотря на постоянные героические усилия инженерно-технического состава, самолетов в полку осталось всего несколько, да и те были изношены сверх всяких пределов. Командующий воздушной армией ничем нам помочь не мог. И тут от нашего полка потребовалось выделить сопровождение для командующего Северо-Западным фронтом генерал-лейтенанта П. А. Курочкина, который по вызову Ставки летел в Москву.

К сопровождению «Дугласа» мы подготовили четыре «Харрикейна», включая мой, который был в самом незавидном состоянии. И. М. Плетнев так переживал, что открыто советовал мне на этом самолете не лететь. Только его героическими усилиями эта машина еще могла кое-как держаться в воздухе. До предела изношенные, чиненые-перечиненые агрегаты и системы могли отказать в любую минуту. Но в таком же состоянии были практически все наши машины. Поэтому я как мог успокаивал Плетнева. А сам я решил лететь именно на своем «Харрикейне» неспроста, надеясь, что в Москве вид этого истребителя убедит кого хочешь в необходимости обновить нашу материальную часть. Мы и так уже побили на этих машинах все мыслимые рекорды их долгожительства. Я хотел в столице через командующего фронтом, а если надо — через ВВС Красной Армии выпросить хотя бы несколько вполне боеспособных машин.

Расчет мой в принципе оправдался. Вернулись мы на третий день, и первым, кого я увидел, зарулив на стоянку, был, конечно, Плетнев. Ожидание нашего возвращения стоило ему больших переживаний. Годы спустя он вспоминал о тех днях: [138]

«...С облегчением вздохнул, убедившись в том, что все обошлось благополучно. Встретил командира, вылезающего из кабины. Он был весь в авиационном масле, даже очки были забрызганы... Я бросился к командиру и стал помогать ему приводить себя в порядок, но он запретил это делать и тут же сказал: «Немедленно подбери пять человек по своему усмотрению, полетишь с ними в Москву. В Подлипках, в мастерских, примешь 12 самолетов «Харрикейн» с... нашим вооружением — две 20-миллиметровые пушки ШВАК и два крупнокалиберных пулемета системы Березина. Эти самолеты начальник отдела боевой подготовки ВВС обещал отдать нам. Смотри не опоздай, не медли и без самолетов не возвращайся. Через день-два жди наших летчиков...»

Задание я дал Плетневу ясное, однако не такое простое, как может показаться. Не успел он с командой появиться в Подлипках, выяснилось, что у обещанных нам самолетов есть более «законные» хозяева, которые тоже прилетели за ними. И тут Иван Михайлович проявил завидную настойчивость, дозвонился в отдел боевой подготовки ВВС Красной Армии, что в его положении было не просто, и получил подтверждение на передачу самолетов нашему полку. Таким образом, нам удалось пополнить свою матчасть двенадцатью истребителями. Это были те же медлительные громадины, но в лучшем состоянии и, что очень существенно, с очень приличным вооружением. Ведь сам факт, что мы большую часть сорок второго года отвоевали на этих

машинах, впоследствии еще не раз вызывал удивление. Хорошо помню, как в начале сорок третьего года я был представлен командующему ВВС Красной Армии генерал-полковнику авиации А. А. Новикову. Он прибыл на наш фронт перед началом решительной операции, в ходе которой наконец было покончено с демянской группировкой. После одного из совещаний А. А. Новиков поинтересовался тем, как воюют летчики на иностранных машинах. Тогда командующему представили меня.

Он оглядел меня цепким взглядом и с неподдельный простодушием спросил:

— Как же ты летаешь на этом... м-м... хламе?

Я довольно подробно изложил все, что нами было сделано на этих машинах, при этом, конечно, доложил о выбранной нами тактике воздушного боя, о поисках оптимальных решений, обо всей той напряженной работе в полку, без которой мы много бы не навоевали, что нам [139] поначалу и пророчили. Командующий выслушал меня с большим вниманием. Впоследствии в ходе войны мне еще не раз приходилось встречаться с Александром Александровичем, но думаю, что тот мой доклад о боевой работе на «Харрикейнах» произвел на него во время нашей первой встречи на Северо-Западном фронте определенное впечатление.

Это выяснилось потом, а летом и частично осенью сорок второго года мы по-прежнему летали на «Харрикейнах», хотя у нас и было, как я уже говорил, несколько машин Як-7 и Як-1. Они достались нам от других полков, что убывали за получением новой матчасти. Машины все, конечно, были далеко не новые, но мы на них все-таки переучивали летный состав, а иногда — по обстановке — использовали их при выполнении боевых заданий в составе смешанных групп.

Регулярные занятия продолжали играть важную роль в успешных действиях полка. К боевой подготовке все уже привыкли, она стала естественной составной нашего фронтового быта и нашего умения воевать. Но поначалу летчики воспринимали, признаться, занятия без особого энтузиазма. Многие рассуждали так: «Это война, а не академия. Зачем эта учеба? Война сама научит». Я же после первых месяцев войны не раз убеждался в обратном, что, кстати, меня тоже всегда немного удивляло. Казалось бы, война действительно должна была сама учить, но это происходило не всегда и не везде. Психологическая инертность, разные инструкции и положения, написанные еще в мирное время, наконец, навыки, приобретенные до войны, — все это нередко мешало делать правильные выводы в ходе боев, быстро перестраиваться и смотреть на вещи по-новому. И потому

требовалось немало усилий, чтобы заставить людей пересматривать и переосмысливать ранее сложившиеся взгляды и привычки.

На занятиях рассматривались лишь важнейшие вопросы, связанные с использованием аэродинамических качеств самолета, двигателя, вооружения, навигационного оборудования и радиосвязи. Делалось это для того, чтобы научить летчиков выжимать из техники максимум возможного.

Часто возникали у нас споры при разборе проведенных воздушных боев. При этом, чтобы определить наилучшую тактику боя, неизбежно приходилось анализировать технику пилотирования. Поскольку истребители противника практически по всем данным превосходили «харрикейны [140] «, эта часть занятий была особенно важной для нас. Много внимания мы уделяли изучению самолетов противника, их возможностей, вооружения и оборонительных точек вражеских бомбардировщиков, определяли наименее опасные углы и ракурсы атаки.

Бывали дни, когда мы не имели возможности заниматься учебой. Это происходило в период наступления наших войск и обостренной борьбы в воздухе, когда противник перебрасывал на наш участок новые авиационные части, и нам приходилось совершать по нескольку боевых вылетов в день. Такие периоды только подчеркивали последующую необходимость боевой учебы. Ее качество постоянно повышалось. Целеустремленность, которая отражалась в планах занятий, позволяла нам находить ответы на многие вопросы, возникавшие в ходе боев.

Жизнь летчика часто зависела от умения глубоко разобраться во всем том, что происходит в воздухе. Это вскоре стало понятно всем. Всякие новые сведения о противнике доводились до личного состава вне очереди, как спешные и особо важные. В конце концов пришло время, когда занятия в полку стали просто его потребностью. И мы — командный состав — сразу почувствовали, как много в настроении пилотов перемен. В самой этой тяге к учебе проявился какой-то перелом в их сознании. У них теперь, как следствие, совершенно по-иному формировался взгляд и на способы ведения современной войны в воздухе.

Вскоре в полку выявились летчики, которые в воздухе видели самолеты противника раньше всех и дальше всех. Таких было человек пять, но и среди них был феномен — капитан В. Соколов, обладавший особо быстрой адаптацией зрения на различные расстояния. От него боевые друзья всегда получали первый сигнал: «Вижу противника». Таких пилотов, как я уже говорил, мы использовали в боевых порядках с учетом их индивидуальных

природных возможностей. Им мы обычно подбирали такое место, чтобы они могли с максимальной отдачей работать на группу и меньше заботиться о собственной безопасности. Это часто позволяло нам своевременно обнаруживать противника, принимать меры против возможных внезапных атак и занимать выгодное положение для боя.

К лету сорок второго года относится беспримерная по дерзости и мастерству атака двух наших летчиков, которую они провели 9 июля в районе населенного пункта [141] Васильевщина. В тот день старший лейтенант Виктор Едкин и младший лейтенант Константин Красавин встретили до двадцати двухмоторных вражеских бомбардировщиков Ю-88, шедших под прикрытием «мессеров». «Юнкерсы» шли плотным строем. Вся группа выглядела настолько внушительно, что на двух наших истребителей гитлеровцы не обратили никакого внимания: им, вероятно, и в голову не могло прийти, что наша пара рискнет атаковать такую армаду. Что же касается наших авиаторов, то у них на этот счет никаких колебаний не было. Их атака была совершенно неожиданной для врага, неожиданной, на первый взгляд, нелогичной, никакой схемой не предусмотренной.

Гитлеровцы растерялись. Строй бомбардировщиков распался. Бомбежка наших войск была сорвана. На Едкина и Красавина, конечно, ринулись «мессеры», но наши летчики действовали хладнокровно, без ошибок, очень четко провели бой, и каждый из них сбил по одному вражескому истребителю. За этот бой, который с земли наблюдал командующий фронтом, оба летчика были награждены орденами Отечественной войны I степени.

Но не только одержанными победами запомнилось то трудное время. Изнурительная и неравная борьба, которую мы вели много месяцев, не могла обходиться без потерь. И они подчас были очень тяжелые. В сорок втором году полк потерял нескольких наиболее опытных летчиков и командиров, в частности, командира эскадрильи капитана Лазарева. Несколько позже, осенью, погиб штурман полка майор Кондратьев. Все это были ветераны, хорошо подготовленные воздушные бойцы. Причиной их гибели, если не говорить о каких-то конкретных оплошностях, возможно, допущенных ими в том или ином сложном бою, были усталость, нервное перенапряжение.

Нервная усталость — одно из самых трудноустранимых на фронте состояний человека. Каждый боец знает, что ему грозит гибель. Одни привыкают вообще не думать об этом, другие умеют вытеснять тревожные мысли, третьи — особенно если проводят бой за боем в предельном напряжении — поневоле начинают задумываться об этом чаще и чаще. Слово «задумываться», может

быть, и не совсем точное. Это не мысль, а скорее ощущение, которое входит в подсознание. Человек вроде бы воюет, разговаривает, общается с товарищами как прежде, а между тем в его подсознании уже живет некая тень, и наступает [142] момент, когда все это вдруг становится заметным для окружающих. Конечно, опытный летчик уверен в себе, и эта уверенность поддерживает в нем психическую уравновешенность. Но все же от природы особенности психики у каждого свои. Тому, у кого более тонкая нервная организация, труднее. Тут речь идет о каком-то внутреннем пределе, которого сам человек заранее не знает. А усталость накапливается незаметно, исподволь, и постепенно этот предел обнажает.

В одном из осенних боев в сорок первом году я попал в трудное положение и не был сбит только потому, что мой товарищ успел прийти на помощь. Я хорошо запомнил свое состояние после того боя. Раньше, даже в самых тяжелых ситуациях, я просто никогда не думал о том, что меня могут сбить. И вдруг понял, что могут. Почувствовал. В том-то и дело, что это было не какое-то умозрительное заключение, а именно ощущение, внутреннее состояние. Вслед за ним уже пришла простая и горькая мысль, что в такой войне, по теории вероятности, у тебя нет никаких гарантий уцелеть. Мне ничего не стоило прикинуть, сколь незначительны были шансы на благоприятный конечный исход. И, ощутив это, я тогда подумал; «Ну что ж, собьют так собьют... Надо в каждом бою выкладываться, чтобы — если этому суждено быть — отдать жизнь подороже». И после этого успокоился и больше к подобным мыслям не возвращался.

Хочу подчеркнуть: дело тут не в личной храбрости. И Лазарев, и Кондратьев были смелыми, очень надежными летчиками. Может, тут дело в обостренной восприимчивости, которая является характерной чертой натуры того или другого человека, и другим он просто быть не может.

Когда я заметил первые признаки усталости у капитана Лазарева, я насторожился. Он по-прежнему водил группы в бой, уверенно руководил летчиками, и в трудных боях они добивались победы. Но после его возвращения, уже на земле, я видел, что командир эскадрильи как бы невольно погружается в себя, словно прислушивается к чему-то, что лежало в душе, может быть, даже безотчетно. Потом обратил внимание на то, что у него при постановке боевой задачи стали подрагивать пальцы. И если бы можно было сказать ему: «Ты неплохо провоевал год. Год был очень тяжелым. Поезжай в тыл, подлечись, отдохни и забудь про все». Но... Никто не имел такого права. От каждого из нас

требовалось все. Все до [143] конца. Передышку от фронта можно было получить только по ранению.

В тех условиях я сделал все, что было в моих силах. Видел, что в любой день могу потерять хорошего летчика и опытного командира, и потому я предоставил Лазареву десятисуточный отпуск домой.

Он вернулся, казалось, обновленным человеком: бодрым, полным сил, улыбающимся. На мой вопрос, заданный в дружеской форме, хорошо ли он отдохнул и готов ли к боям, он с благодарностью ответил, что отпуск прошел прекрасно и что сражаться готов. И он, действительно, снова стал водить летчиков на схватки с врагом, но после двух-трех вылетов у него появились все те же симптомы нервного напряжения и усталости. То, что отняла у него война, уже невозможно было компенсировать десятисуточным отпуском. Потом то же самое произошло и с другим опытным летчиком.

Потери были неизбежны, но в целом полк намного повысил боеспособность и воевал успешно. Дисциплина была твердой. Случаев трусости или малодушия в бою не отмечалось.

Осенью сорок второго года к нам прибыл новый комиссар майор Филипп Акимович Колесников. Молодой, но опытный и энергичный политработник, он горячо взялся за дело. Под его руководством партийно-политическая и воспитательная работа в полку значительно активизировалась.

Ф. А. Колесникову было на кого опереться. Нам в полку повезло с комиссарами эскадрилий. Оба комиссара — старшие политруки Иван Михайлович Опалев и Григорий Григорьевич Маркатанов — были отличными летчиками. На боевые задания они летали регулярно наравне с пилотами своих эскадрилий, работали спокойно, уверенно, со знанием дела и с большой ответственностью. С каждым их словом в подразделениях считались, потому что это были настоящие политработники переднего края, и личный состав уважал и любил их за это.

Политработники большое внимание уделяли молодежи. Они умело направляли комсомольскую работу, поощряя инициативу и самостоятельность членов ВЛКСМ. Все это вместе взятое способствовало тому, что многие наши лучшие воины по внутренней убежденности подавали заявления в партбюро с просьбой принять их в ряды ВКП(б). Во фронтовых условиях это означало только [144] одно: стремление всегда и везде быть впереди. Другими словами — быть первыми в бою.

В октябре 1942 года был объявлен приказ Народного комиссара обороны, которым в Красной Армии устанавливалось полное единоначалие и упразднялся институт военных

комиссаров. Филипп Акимович Колесников воспринял это решение спокойно.

— Это должно было произойти, — сказал он мне. — И это совершенно правильно.

У нас были самые теплые товарищеские взаимоотношения и взаимопонимание, которое оставалось до конца нашей совместной работы.

* * *

Подходило к концу переучивание летного состава, Стоял конец октября.

Незадолго до этого к нам из Подмосковья поступило десять машин Як-1. Самолеты были сильно изношены, и нашему техническому составу пришлось с ними много повозиться, прежде чем перегнать на фронт.

Перелет проходил в сложных метеоусловиях, но закончился хорошо: никто не отстал, не заблудился, не совершил вынужденной посадки.

Хоть и не новые были машины, но все же это были «яки», которые по всем статьям превосходили «Харрикейны», и потому настроение летного состава повысилось. Переучивание шло быстро. В конце октября оставалось несколько молодых летчиков, которые еще не закончили программу тренировочных полетов. К ноябрю полк должен был закончить переучивание, и в эти оставшиеся дни октября я контролировал ход подготовки молодых летчиков, чтобы знать уровень подготовленности каждого.

В один из таких дней я довольно долго пробыл на старте и основательно продрог. Пошел ненадолго в землянку погреться, оставив за себя заместителя. Только снял реглан, вбегает дежурный по старту и докладывает:

— Товарищ командир, несчастье: упал самолет.

Одеваюсь, бегу на старт и узнаю, что молодой летчик лейтенант В. П. Хотеев, заходя на посадку, нерасчетливо снизился на самую малую высоту на большом удалении от аэродрома. Ему дали по радио команду: «Подтянуть!» Но при этом пилот потерял высоту и еще прямо перед собой увидел макушку одиноко стоящей сосны. При нормальном заходе на посадку сосна эта никак не могла [145] помешать. Но в данном случае от неожиданности и неопытности летчик резко потянул ручку на себя. Самолет взмыл, но тут же потерял скорость, свалился на левое крыло и упал в лес в начале посадочной полосы.

В сопровождении нескольких человек я пошел к месту катастрофы. Лес был вековой. Часто попадались огромные сосны. Удар самолета пришелся в основания этих могучих деревьев. От

машины остались одни щепки по всей полосе падения да отдельные детали, разлетевшиеся метров на 60. Мотор и винт были разбиты в куски. Единственной целой деталью от самолета, которую удалось найти, была бронеспинка. Ее выбросило далеко от места падения машины.

Возле бронеспинки я остановился. Никаких следов крови нигде не было видно. Я обернулся к шедшим сзади летчикам и техникам, спросил:

— Где тело-то?

И вдруг слышу за спиной:

— Я здесь, товарищ командир!

Это было так неожиданно, что я оцепенел. Такого за всю свою службу не видел и даже не слышал, что такое возможно. И если бы я не был свидетелем этого происшествия, никогда бы не поверил, что оно не досужая выдумка. Но летчик стоял передо мной, и когда я, еще не вполне доверяя своим глазам, спросил его, есть ли ушибы, чувствует ли он боль где-нибудь, услышал бодрый ответ:

— Все в порядке, товарищ командир! Я готов к очередному полету...

Это меня доконало, кажется, окончательно.

Все это, как говорится, протокольный факт. С тех пор я убедился, что в жизни могут быть самые невероятные вещи. Но хорошо то, что хорошо кончается: человек был жив и невредим, и это — главное.

Конец демянской группировки

В начале февраля 1943 года Северо-Западному фронту снова была поставлена задача ликвидировать демянский плацдарм противника. В минувшем году, несмотря на неоднократные попытки, эту задачу решить не удалось. Немало было объективных причин этой неудачи, и в первую очередь — невыгодное для войск фронта соотношение сил. Для проведения такой крупной наступательной [146] операции, как полное окружение и разгром основных сил 16-й немецкой армии, у Северо-Западного фронта в 1942 году не имелось необходимого преимущества над врагом.

Теперь обстановка существенно изменилась к лучшему. В первую очередь — за счет крупнейшей наступательной операции под Сталинградом. В январе 1943 года там наши войска уже добивали окруженную группировку Паулюса и разворачивали крупные силы, наступающие в направлении Донбасса. Это поставило в сложнейшее положение и другую крупную вражескую группировку, находившуюся в районе Северного Кавказа. Враг терял стратегическую инициативу. В ходе зимнего нашего

наступления стратегическая инициатива начала переходить к советскому командованию. Все мы тогда каждый день с нетерпением ожидали очередных сводок Совинформбюро, хорошо понимая, что скоро и на нашем фронте произойдут большие перемены.

Так оно и было.

К февралю Северо-Западный фронт получил большое пополнение. Хорошо вооруженные и полностью укомплектованные соединения сосредоточивались в районе Осташкова. Мы прикрывали этот район с воздуха, получив строжайший приказ не допускать туда вражеских бомбардировщиков и воздушных разведчиков.

Состав 6-й воздушной армии пополнился тремя авиационными корпусами из резерва Ставки — бомбардировочным, штурмовым и истребительным. Таких авиационных сил на участке нашего фронта до сих пор еще не было, и это сразу изменило соотношение сил в воздухе в нашу пользу.

Наш 485-й авиационный теперь полностью был укомплектован самолетами Як-1 и Як-7.

Кстати, в конце сорок второго в жизни нашего полка произошло важное событие: была создана третья эскадрилья. Из соседнего 402-го истребительного авиаполка, который уходил в тыл на доукомплектование, в наш волк перешла группа опытных летчиков. Среди них были капитан И. Д. Лихобабин, старший лейтенант В. М. Зиборов (будущие Герои Советского Союза), старший лейтенант Г. С. Лисицын, лейтенант А. П. Мешков и некоторые другие их боевые друзья. Группа была пополнена молодежью нашего полка, стала именоваться третьей эскадрильей, командиром которой был назначен [147] капитан Иван Лихобабин. Таким образом, наши боевые возможности значительно повысились.

Чтобы читатель мог хоть отчасти составить себе представление о ннашем новом пополнении, расскажу один эпизод из боевой биографии капитана Лихобабина. Легенды о нем доходили еще из 402-го истребительного авиаполка, с которым мы часто взаимодействовали в воздухе.

Одно время, когда мы вели ежедневную и изнурительную борьбу в воздухе, над аэродромом 402-го авиаполка стал появляться какой-то фашистский ас. Прилетал он с двумя ведомыми, кружил на виду у всех и всем своим поведением как бы давал понять, что вызывает кого-нибудь из наших истребителей на поединок. Мы прекрасно знали повадки фашистов и понимали, что, если кто-то попробует взлететь,

гитлеровец может воспользоваться своим преимуществом и сбить его тут же, над полосой. Обычно немецкие охотники так и делали. Поэтому, когда гитлеровец со своими ведомыми кружил над аэродромом, все наши пилоты расценивали это как примитивную провокацию и поглядывали на аса спокойно. Все, кроме Лихобабина.

Иван спокойно смотреть на этого наглеца не мог. И вот, когда фашист со своей стаей появился в очередной раз, он сорвался с места, подбежал к своему другу старшему лейтенанту Николаю Гусеву и топом, исключающим всякие вопросы, рубанул:

— Летим, Коля!

Как рассказывали потом летчики, свидетели этой сцены, всем им казалось, что у Гусева не было тогда особой охоты идти на такой риск, но, зная характер Лихобабина, он, конечно, понял, что тот загорелся всерьез — уже не удержать! — и молча направился к своей машине.

Оба летали на «яках».

Ведущий гитлеровцев находился на большой высоте, а его ведомые — несколько в стороне и почему-то гораздо ниже.

Лихобабин, едва оторвавшись от полосы и еще не имея достаточного запаса высоты, внезапно пошел не на аса, который по-прежнему кружил в вышине, а на одного из его ведомых и с первой же атаки сбил его. Зная, что его надежно прикрывает Гусев, комэск тут же ринулся на второго ведомого. В этот момент Иван ничего не знал [148] о треволнениях своих товарищей, наблюдавших за ним с земли. А причины волноваться были...

У Гусева, который взлетел вслед за Лихобабиным, не убирались шасси. Он делал над аэродромом круги, пытаясь устранить задержку, и, очевидно, не знал, как ему поступить: попытаться ли еще и еще раз убрать шасси или сесть, пока не поздно. На небольшой высоте с выпущенными шасси Николай не только ничем не мог помочь своему другу, но и сам был отличной мишенью для противника.

Между тем Лихобабин продолжал атаковать второго ведомого, на помощь которому уже спешил с высоты ас. Но тот опоздал: еще один «мессер» задымил и, оставляя длинный шлейф, потянул к Демянску, на Глебовщину, Не будь в воздухе фашистского аса, Иван, без сомнения, смог бы его добить. Но теперь ему предстоял поединок с ведущим, который, вероятно, привел сюда свою тройку как свидетелей предполагаемого триумфа... Один из этих несостоявшихся свидетелей догорал на земле, другой, теряя высоту, тянул к линии фронта, и неизвестно еще было, дотянет ли туда.

Положение у Лихобабина было нелегкое: часть боезапаса он

израсходовал, да и возможности маневра у него были весьма ограничены, потому что ему предстояло прикрывать Николая Гусева, который по-прежнему все еще кружил над аэродромом с выпущенными шасси.

Лихобабин развернул свой «як» навстречу гитлеровскому асу и пошел на него в лобовую атаку. Но тот не предпринял ни одной попытки атаковать и с постыдной поспешностью пошел к линии фронта вслед за своим подбитым ведомым. Обстановка разрядилась в самый напряженный момент: у аса оказались слабоваты нервы.

Осыпая проклятьями шасси, немцев, всю эту затею и снова шасси, наконец приземлился Николай Гусев. За ним совершил посадку Иван Лихобабин. Гитлеровских асов после этого случая над аэродромом не видели.

В полку капитан Лихобабин быстро стал одним из самых авторитетных летчиков и командиров эскадрилий.

* * *

1943 год мы встречали с хорошим настроением и о нетерпением ждали начала наступления. Со дня на день ожидались большие события.

В начале 1943 года на нашем участке фронта у противника появился новый истребитель ФВ-190. [149]

Мы много внимания уделяли изучению этого самолета и вскоре довольно хорошо знали все его сильные и слабые стороны. Очень быстро эта машина перестала быть для нас загадочной. Выяснилось, что преимущество в вооружении и очень незначительное превосходство в скорости над «яками» гитлеровцам на ФВ-190 реализовать очень трудно, поскольку «Яковлевы» явно превосходили «фокке-вульфы» в маневренности. ФВ-190 был довольно-таки тяжел, имел большую скорость на пикировании и в сложном маневренном бою уступал нашему легкому и юркому «яку». Что же касается вооружения «Яковлевых», то они имели хотя и одну, но вполне надежную пушку, из которой наши летчики сбивали «фоккеры» не хуже, чем другие немецкие самолеты. Впрочем, при удачной атаке их можно было сбивать очередью из крупнокалиберного пулемета системы Березина, которым тоже был вооружен «як».

Первые воздушные бои наших истребителей с ФВ-190 я наблюдал с земли, с ВПУ воздушной армии.

* * *

Наступление началось 15 февраля 1943 года. Основной удар наземных войск наносился по рамушевскому коридору, который за много месяцев своего существования был превращен противником в сильный оборонительный рубеж.

Перед наступлением погода испортилась. Задули ветры, мела пурга, большую часть суток шел густой, слепящий снег. Летно-технический состав томился в землянках. Заносило снегом аэродромы. Батальонам аэродромного обслуживания и специальным тыловым командам приходилось чрезвычайно напряженно работать, чтобы поддерживать взлетные полосы в рабочем состоянии. С малейшим улучшением метеоусловий авиация немедленно должна была начать боевые действия. Авиационная поддержка очень важна в первые дни наступления, когда взламывается оборона противника. Но на этот раз наземные войска начали наступление без нее. Большие силы авиации бездействовали. То же повторилось и на второй день наступления. Но потом погода улучшилась, и загудели на аэродромах моторы. Летчики и техники заулыбались: наконец-то мы можем ударить по врагу всеми силами!

Над полем боя целыми днями не умолкая ревели авиационные двигатели. Непрерывно подходили штурмовики, [150] наносили удары бомбардировщики. А еще выше шли воздушные бои. Противник тоже усилил свою авиационную группировку. В частности, нам было известно, что на наше направление гитлеровцы перебросили сильную 54-ю истребительную эскадру, имеющую на вооружении самолеты ФВ-190.

Вот в эти дни, когда активно начала работать авиация, командир дивизии полковник Г. А. Иванов и приказал мне трое суток пробыть на ВПУ воздушной армии.

Две истребительные авиадивизии, с самого начала входившие в состав авиации Северо-Западного фронта (наша 239-я и соседняя 240-я), прикрывали наступающие войска в районе рамушевского коридора с севера. С южного направления наши войска обеспечивались истребительными соединениями и частями, вошедшими в состав 6-й воздушной армии перед началом операции. ВПУ воздушной армии располагался под Старой Руссой. Я имел возможность внимательно наблюдать с земли за действиями наших и вражеских истребителей. Эти трое суток дали мне очень многое.

Гитлеровцы старались с наибольшей эффективностью использовать сочетание машин ФВ-190 и Ме-109. «Фоккеры», имевшие мощное пушечное вооружение, обычно составляли ударные группы, а маневренные «мессеры» — группы прикрытия. Это необходимо было учитывать нашим летчикам при подготовке к каждому боевому вылету. Мне были видны и отдельные просчеты в действиях наших истребителей. Но летчиков своего полка в те дни я не видел: они тогда в основном выполняли

задачи по сопровождению штурмовиков.

Из многих воздушных боев, которые я наблюдал с земли, некоторые запомнились очень отчетливо.

18 февраля звено наших истребителей патрулировало над полем боя, когда появилась шестерка ФВ-190. Я сразу весь обратился во внимание: предстоял бой «яков» с «фоккерами», причем немцев было больше. Позиции сторон примерно равные, тем не менее, когда наш ведущий повел свое звено в атаку, это оказалось для гитлеровцев полной неожиданностью. «Яки» навязали противнику бой на виражах. Зная, что на них они прекрасно себя зарекомендовали, а «фоккеры» — машина новая и мало нами изученная, наши летчики, вероятно, решили не рисковать чрезмерно и потому заставили немцев принять бой именно на горизонтальном маневре. И мне с земли было прекрасно видно, что на горизонтали «як» [151] быстро завоевывает преимущество над «фокке-вульфом». После нескольких виражей нашим истребителям удавалось зайти ему в хвост. Один за другим три ФВ-190 были сбиты, а остальные поспешили выйти из боя. Позже я узнал, что звеном командовал гвардии лейтенант А. Смирнов, который к тому времени сбил уже 12 вражеских самолетов.

Второй поучительный бой я наблюдал 20 февраля.

Стояла ясная морозная погода. Видимость была отличной. Над линией фронта патрулировало звено майора Н. Магерина. На Северо-Западном фронте это был известный летчик, я его хорошо знал. В составе звена Магерина были лейтенанты Малышевский, Заболотнов и сержант Царев.

В этом бою сложилась иная ситуация. К линии фронта шла большая группа немецких самолетов: 36 «юнкерсов» под прикрытием двух шестерок — ФВ-190 и Ме-109. Бомбардировщики летели группами с небольшими интервалами.

Наше звено внезапно и очень смело атаковало головную группу бомбардировщиков, и майор Материн сбил ведущего. Прежде чем истребители сопровождения успели на это среагировать, звено Магерина повторило атаку, и запылали еще два бомбардировщика. Эти атаки полностью дезорганизовали боевые порядки гитлеровцев. «Юнкерсы» стали поспешно освобождаться от бомб, сбрасывая их куда попало.

После второй атаки нашим воздушным бойцам пришлось вступить в бой с немецкими истребителями прикрытия. В этом бою они вывели из строя два ФВ-190: один сбили, а второй подбили. Звено майора Магерина потерь не имело.

Я с большим удовлетворением наблюдал за этим боем. Наша четверка во всех отношениях действовала очень разумно, четко. В

первую очередь это выразилось в решении командира ударить по ведущему бомбардировщиков, что сразу сорвало бомбометание. Последующий бой с вражескими истребителями тактически был построен тоже правильно: обе наши пары прикрывали друг друга, ведомые не отрывались от ведущих, в результате чего бой был выигран начисто. Смотреть на такую четкую работу с земли было приятно, просто радостно.

Но все же про себя одну мысленную «пометку» я сделал: и в этом бою, как и в предыдущем, наши летчики дрались с гитлеровцами на виражах. Это характерно [152] было даже для наиболее опытных, известных всему фронту летчиков соседней, очень сильной 240-й истребительной авиадивизии. Этого же тактического приема придерживались летчики нашего 485-го авиаполка.

Тут не было случайности. Объяснялось это, на мой взгляд, навыками старой, оборонительной тактики ведения боя. Ведь мы долгое время воевали на устаревших машинах и вынуждены были ее использовать. На самолетах, имевших невысокие летно-тактические характеристики, бой на вертикалях был нам невыгоден. И мы привыкли драться на виражах. Но вот к концу сорок второго мы — в массе своей — перевооружились такими надежными и современными истребителями, как Як-1 и Як-7. Они уже ни в чем не уступали истребителям противника, а по маневренности превосходили их. А мы продолжали отдавать предпочтение бою на виражах. Между тем скороподъемность «яка» и его скорость в сочетании с исключительной маневренностью позволяли успешно использовать и вертикальный маневр. И чтобы сделать тактику наступательной, необходимо было срочно ломать сложившиеся привычки.

Все это я остро почувствовал, когда наблюдал воздушные бои с ВПУ под Старой Руссой. Возвращаясь в полк, я мысленно наметил темы очередных занятий, которые следовало безотлагательно провести.

* * *

Едва я вернулся, начальник штаба полка капитан Гришин тут же доложил, что полку поставлена задача обеспечить сопровождением действия бомбардировочной авиадивизии. Дивизия входила в состав 1-го бомбардировочного авиакорпуса, которым командовал генерал-майор авиации В. А. Судец.

— Вам приказано сегодня к 22.00 прибыть в штаб бомбардировочного корпуса, где будет поставлена задача на следующий день, — закончил свой доклад Гришин.

К назначенному часу я прибыл в штаб авиакорпуса. Здесь собрались командиры бомбардировочных авиадивизий и

истребительных частей. В 22.00 нам сообщили, что командир корпуса занят разговором с Москвой и просит подождать.

Около 23.00 нас пригласили к командиру корпуса. Генерал-майор авиации В. А. Судец зачитал боевую задачу, поставленную корпусу, и уточнил задачи бомбардировочным дивизиям. После этого комдивы высказали свои [153] предложения. Потом докладывали мы — командиры истребительных авиаполков. Многих из них я хорошо знал. Это были опытные командиры, которые не раз успешно выполняли задачи по сопровождению бомбардировщиков. Их предложения носили деловой, конкретный характер, были логичными и, на мой взгляд, абсолютно правильными. Но чувствовалось, что они чем-то не устраивают командира корпуса. Когда после моего доклада вновь появились уточняющие вопросы, я был вынужден повторить свое первоначальное решение и при этом заверил, что бомбардировщики будут прикрыты надежно. Тогда В. А. Судец сказал:

— Необходимо, чтобы истребители были в одном плотном строю с бомбардировщиками с правой и левой стороны их боевого порядка. Тогда бомберы чувствуют себя уверенно и точно бомбят.

На лицах командиров истребительных полков появилось недоумение. Ведь ходить на войне парадным строем — дело гиблое. Истребителю, чтобы он надежно мог выполнять свои задачи, необходима свобода для немедленного маневра. При сопровождении бомбардировщиков группа непосредственного прикрытия должна идти с определенным интервалом и превышением. Интервал и превышение зависят от тактико-технических данных истребителя. Их оптимальные величины мы хорошо знали. Они были выверены опытом войны.

Когда у истребителя сопровождения есть возможность для маневра и хороший обзор, он всегда сумеет своевременно заметить опасность и сорвать атаку противника. Другими словами, он может просто-напросто не допустить вражеских истребителей к нашим бомбардировщикам. На этом в первую очередь и строилась вся тактика истребителей при непосредственном сопровождении бомбардировщиков и штурмовиков. Если же у истребителя нет пространства для маневра, то из надежного защитника он в таком случае превращается в удобную мишень как для вражеских охотников, так и для зенитной артиллерии, И что с того, что летчик-бомбардировщик, который видит рядом с собой истребитель, чувствует себя спокойно? Спокойствие это мнимое, и надо подобные вещи уметь объяснять.

Все молчали. Я снова попросил слова, объяснил свою точку зрения и твердо заключил, что таким способом прикрывать бомбардировщики нельзя. В. А. Судец заявил, что так его прикрывали на других фронтах. Между [154] тем меня довольно твердо поддержали командиры других истребительных авиаполков.

Наконец генерал согласился с нами, и мы разъехались по своим частям. В полк я попал уже к подъему личного состава. Спать было некогда: предстоял день напряженной боевой работы. В такой обстановке бывало всякое, поэтому я не придал никакого значения бессонной ночи. Но к исходу дня я вновь получил такое же, как и накануне, приглашение, и к 22.00 снова прибыл в штаб бомбардировочного корпуса. Все повторилось — и так в течение всей операции.

Это начинало раздражать. Задачи одни и те же, летаем в один и тот же район, с командирами бомбардировочных полков уже достаточно хороню знакомы. Зачем же заседать каждую ночь? Как можно так воевать? Просидеть ночь бесцельно, а днем-то нужно летать! И не просто летать — вести бой! Просветы бывали только тогда, когда надо было сопровождать штурмовиков или разведчиков, если из-за непогоды выпадал нелетный день или командир корпуса по какой-то причине отсутствовал и задачу ставил начальник штаба корпуса.

Это был наглядный пример, как не следовало работать. Каждый из нас во время ночных бдений сидел как на угольях. В частях нас ждали неотложные дела, кроме того, требовался отдых, потому что в те дни мы, командиры полков и даже дивизий, сами водили своих подчиненных в бой.

* * *

Уже после первых дней нашего наступления гитлеровцы поняли, что на этот раз им демянский плацдарм не удержать. Авиаразведка установила, что они начали выход из котла. Было ясно, что после разгрома 6-й армии Паулюса под Сталинградом гитлеровское командование теперь опасается потерять большую часть своей 16-й армии под Старой Руссой. События были слишком свежи по времени: 2 февраля полным крахом для противника закончилась Сталинградская битва, а спустя неполных две недели началось мощное наступление войск Северо-Западного фронта. Гитлер, который, как пишет немецкий генерал Курт Типпельскирх, до сталинградских событий «почти совершенно отвергал отвод войск», на этот раз решил не искушать судьбу и воспользоваться рамушевским коридором, пока еще существовала такая возможность. [155]

И немецкое командование начало отвод войск 16-й армии.

Тот же генерал Типпельскирх, говоря об отходе с демянского плацдарма, замечает, что это «была исключительно тяжелая операция, так как все дивизии находились в непосредственном соприкосновении с противником и должны были под его непрерывным воздействием быстро преодолеть узкий коридор восточнее реки Ловать»{8}.

Реку Ловать враг хотел использовать как естественный оборонительный рубеж и остановить здесь наступление наших войск. Однако этот план сорвался. Преследуя отходящую 16-ю армию, войска Северо-Западного фронта ликвидировали демянский плацдарм, который просуществовал без малого полтора года. 28 февраля они вышли к реке Ловать и, не дав здесь врагу закрепиться, погнали его дальше. Гитлеровцы вынуждены были отойти за реку Редья.

В тот год выдалась очень ранняя весна. Уже в первой половине марта начал быстро таять снег. Разливались ручьи, протоки и реки. Раскисали и выходили из строя грунтовые аэродромы и немногочисленные дороги. Самолеты не могли взлететь, танки, орудия и автомашины вязли в грязи. Все это было на руку гитлеровцам.

Бойцы на руках перетаскивали орудия, ящики с боеприпасами и продовольствием. Темп наступления замедлился. Все труднее было своевременно форсировать Редью, и противник здесь сумел создать прочную оборону. Оборонительный рубеж по реке фашистами был подготовлен заранее, но с отходом демянской группировки оборона здесь была значительно усовершенствована.

14 марта наше командование ввело в бой свежую 68-ю общевойсковую армию (командующий — генерал-лейтенант Ф. И. Толбухин), которая прибыла на усиление войск Северо-Западного фронта. Армии была поставлена задача освободить Старую Руссу и выйти на реку Шелонь. Однако к этому времени дороги сделались непроходимыми. Наступление армии успеха не имело. Войска фронта перешли к обороне по реке Редья.

В те напряженные недели мы использовали каждую возможность для боевого вылета. Некоторые из них хорошо запомнились.

Незадолго перед концом операции с ВПУ воздушной [156] армии срочно потребовали выслать звено истребителей: над передним краем появились две «рамы» под прикрытием ФВ-190. Они корректировали артогонь. Поскольку в те дни большинство наших аэродромов из-за распутицы вышло из строя, немецкие корректировщики артогня, очевидно, чувствовали себя в безопасности.

Вылетели две наши пары: старший лейтенант Виктор Едкин и капитан Иван Лихобабин с ведомыми.

Надо сказать, что в наших наземных войсках «раму» (ФВ-189) ненавидели больше, чем любой другой немецкий самолет. Он имел невысокую скорость и подолгу мог «висеть» над полем боя. Экипажу «рамы» сверхубыли прекрасно видны все цели, и потому, как только этот самолет появлялся, артиллерийский огонь противника становился убийственно точен. Как только «рама» начинала работу, общевойсковые командиры всех рангов требовали немедленно прислать истребителей.

Но наши летчики тоже очень не любили этот вражеский самолет. Его чрезвычайно трудно было сбить. Благодаря невысокой скорости и неплохим аэродинамическим качествам «рама» была очень маневренной и легко уходила из-под атаки истребителя. Повторить маневр ФВ-189 на наших машинах было невозможно. Сбить «раму» можно было только с первой атаки. Но это удавалось тогда, когда она была неожиданна и экипаж «фоккера» не видел советского истребителя. Экипаж «рамы» состоял из двух человек, кабина была очень продуманно расположена, и обзор у экипажа — особенно верхней полусферы — был прекрасный.

Наши летчики все это отлично знали, поэтому, когда пары Едкина и Лихобабина увидели над передовой двух немецких корректировщиков, они обошли этот район стороной, пересекли линию фронта и развернулись над территорией противника. Расчет был на то, что меньше всего гитлеровцы ожидают атаки с запада. Нижняя кромка облаков позволяла после разворота подойти к вражеским самолетам скрытно. Разделившись на пары, наше звено внезапно атаковало их.

Все же в последний момент экипаж одной «рамы» заметил пару Едкина. Он сманеврировал, и Едкину пришлось повторить атаку. Будь на его месте другой, менее опытный летчик, может быть, этот «Фокке-Вульф-189» и смог бы уйти. Но Едкин при повторной атаке был точнее: «фоккер» задымил и со снижением потянул на запад. Преследовать подбитые «рамы» всегда было опасно: [157] как правило, они уходили под прикрытие своих зенитных батарей.

Лихобабин был более удачлив и сбил свою цель о первой очереди. «Рама» упала в районе Старой Руссы. Два немецких истребителя прозевали атаки наших летчиков и помочь своим корректировщикам ничем не смогли. Однако они, развернувшись, пошли на сближение с парой Едкина. Тот, имея некоторое превышение над «фоккерами», атаковал ведомого вражеской пары на встречном курсе.

Когда два самолета идут навстречу друг другу, их суммарная скорость очень велика. Лобовая атака — это испытание на выдержку. Чтобы избежать столкновения, кто-то должен отвернуть первым и, естественно, подставить себя. Сбить же машину в лоб — очень трудно. Положение для стрельбы невыгодное: очертания машины в прицеле минимальные. К тому же мотор — мощная масса металла, — расположенный в носовой части машины, надежно защищает летчика от поражения.

И все-таки Едкин сбил «фоккер» в лобовой атаке. Одной его снайперской очереди оказалось для этого достаточно. Это была замечательная победа.

* * *

13 марта (дата эта запомнилась по случайному стечению обстоятельств) в составе группы я вылетел на боевое задание. Оно было чрезвычайно ответственное: требовалось обеспечить действия одиночного самолета Пе-2, идущего на разведку и фотографирование переднего края противника. Это значило, что экипаж «Петлякова» должен был работать в очень строгом режиме: не маневрировать, выдерживать определенный курс и скорость, идти на сравнительно небольшой высоте. На такие задания любил отправляться мой друг Иван Завражнов. Понятно, что обезопасить разведчика от возможных атак вражеских истребителей могли только мы.

Вылетели мы шестеркой. Непосредственное сопровождение осуществляло звено Ивана Лихобабина. Я со своим ведомым старшиной Кудряшовым шел сзади и выше, прикрывая всю группу. К линии фронта мы подходили на довольно большой высоте — свыше пяти тысяч метров, и тем не менее при подходе к району Жукова были неожиданно атакованы четырьмя ФВ-190.

Они бросились на нас попарно со стороны солнца. Ведущего первой пары я заметил, когда он на большой [158] скорости уже заходил мне в хвост. Я приготовился к маневру и предупредил об этом Кудряшова. Зная, что «Фокке-Вульф-190» на пикировании набирает слишком большую скорость, я подпустил атакующего гитлеровца метров на сто — сто двадцать. Мне нужно было упредить его на какую-то секунду и сманеврировать чуть раньше, чем он нажмет на гашетку. В этом, конечно, был риск. Но я подумал, что, имея такую выгодную позицию, немец с дальней дистанции открывать огня не станет, а попытается подойти ближе, чтобы бить наверняка. И в тот момент, когда, по моим расчетам, он вот-вот мог дать очередь, я резко подбросил свой «як» вверх.

Расчет оказался верным. Гитлеровец на мой маневр среагировать не успел, и его трасса прошла под моим самолетом.

Он не успел — не мог успеть! — погасить скорость и вместе со своим ведомым проскочил вперед.

Мгновенья — и ситуация полностью изменилась: если секундами раньше гитлеровец ловил меня в прицел, то теперь он сам был у меня в перекрестии. Я дал короткую очередь, ФВ-190 загорелся, перешел в отвесное пике и врезался в землю. Его ведомый переворотом ушел вниз.

Увидев столь неожиданный результат атаки нашей первой пары, два других «фоккера» уклонились от боя и с набором высоты ушли в сторону Старой Руссы. Звено капитана Лихобабина между тем полностью справилось со своей задачей: «пешка» отработала над передним краем противника без помех.

Когда же я вернулся на аэродром, то был немало удивлен, обнаружив в своем самолете две пробоины от пушечных снарядов ФВ-190. Все-таки немец открыл огонь несколько раньше, чем я рассчитывал, и зацепил меня. Большая часть снарядов прошла мимо: эту трассу я видел. Но и тех двух, попади они в жизненно важную часть самолета, вполне бы хватило: тут уж мне просто повезло.

Придя к такому заключению, я отправился в штаб заполнять полетный лист и, все еще мысленно возвращаясь к проведенному бою, машинально спросил у начальника штаба:

— Какое сегодня число?

— Тринадцатое марта, — ответил капитан А. Т. Гришин и добавил вдруг: — И сегодня вы сбили свой тринадцатый самолет.

«Любопытное совпадение», — подумал я. [159]

Поздно вечером, когда все дела на аэродроме были завершены, я подъехал к дому, в котором жил уже, наверное, с месяц. Впервые за все это время я взглянул вверх. На углу дома, на старой, еще довоенной табличке с облупившейся краской стояло число «13». Это было «чертово» везение.

В тот день я решил, что для меня «13» — счастливое число.

* * *

После ликвидации демянского плацдарма мне выпала возможность посмотреть на результаты действий наших наземных войск и авиации.

Я ехал по бывшему рамушевскому коридору в глубь бывшего плацдарма. Первое, что обращало на себя внимание, — мощные оборонительные рубежи и фортификационная система вдоль рамушевского коридора. Одновременно стало понятно, что в определении «коридор смерти», которое гитлеровцы дали этому участку фронта, не было никакой символики: вдоль него виднелись бесчисленные могилы с березовыми крестами. Позднее мне стало известно, что, обороняя плацдарм, гитлеровцы

потеряли только убитыми 90 тысяч человек. А по обочинам дорог тянулись кладбища сгоревших автомашин, танков, пушек, тягачей. Тысячи воронок от авиабомб и снарядов. И еще особенно зловеще дополняла этот пейзаж мертвая природа: черные скелеты вековых деревьев, выгоревшая трава...

Осмотрел я, конечно, основной аэродром гитлеровцев — в Глебовщине. Хотя было известно, что на этом аэродроме мы уничтожили немало авиационной техники врага, но, когда увидел все это воочию, был удивлен. Горы искореженного и обгоревшего металла захламляли не только аэродром, но и все прилегающие к нему территории. По отдаленности куч металлолома можно было восстановить всю многомесячную историю наших ударов по Глебовщине. Сначала гитлеровцы убирали остатки разбитых и сгоревших самолетов подальше за пределы летного поля. Но потом оттаскивать было уже некуда, постепенно груды лома, накапливаясь, подступали к летному полю и, наконец, заполнили чуть не весь аэродром. Здесь было уничтожено несколько сотен самолетов, и среди них большую часть составляли транспортные Ю-52.

Бывший командующий 6-й воздушной армией генерал-полковник авиации Ф. П. Полынин впоследствии писал, [160] что от воздействия нашей авиации за время существования демянского плацдарма гитлеровцы потеряли 345 самолетов, 1131 автомашину, 807 артиллерийских орудий, 136 разных складов.

Почти год провоевал наш полк на этом участке. Большую часть этого времени — на устаревших «Харрикейнах». В воздушных боях наши истребители сбили 111 самолетов противника.

* * *

Нашим успехам на Северо-Западном фронте во многом способствовало то, что мы тщательно разбирали и анализировали каждый воздушный бой. И не только в масштабах эскадрилий, а со всем летным составом. Мел, доска, макеты самолетов — все это было в руках летчиков и командиров, которые делали сообщения о проведенной воздушной схватке. Все это помогало в наглядных формах изучать тактику воздушного боя. Несмотря на трудные фронтовые условия, мы пользовались любым случаем, особенно в те дни, когда погода была нелетная, для проведения теоретических занятий и конференций. В первую очередь ставили цель обсудить приемы борьбы с воздушным и наземным противником и обобщить боевой опыт. Мы уже довольно хорошо знали тактику вражеской авиации, ее сильные и слабые стороны, ясно виделись нам и наши собственные плюсы и минусы. Недооценка противника могла обойтись нам дорого, поэтому мы

внимательно следили за его действиями, и каждый раз, отмечая появление новых приемов, настойчиво искали свои, более совершенные и неожиданные для врага тактические контрмеры. Это позволяло нам выстоять в неравных условиях боев на первом этапе войны и даже завоевывать временное превосходство в воздухе в отдельных районах и на отдельных направлениях.

Наши выводы и обобщения находили выход в научно-практических конференциях, где — например, в масштабе дивизии — уже шел обмен опытом между частями. После одной из таких конференций ко мне подошел корреспондент журнала «Вестник Воздушного Флота» и попросил написать статью о том, что было темой моего доклада на конференции. Статья называлась «Из опыта воздушных боев истребителей» и была опубликована в журнале в июле 1943 года. Все, о чем я размышлял на фронте, в краткой форме нашло отражение в том материале. Прежде всего я писал о боевых порядках. «Старый порядок [161] — полет «кучей» — в практике уже не применяется, — говорилось в статье. — При прикрытии поля боя наиболее целесообразным оказался боевой порядок, эшелонируемый по высоте на максимальное, в зависимости от метеорологических условий, превышение, которое, однако, должно сохранять хорошую зрительную связь между эшелонами. Потеря зрительной связи, как правило, приводит к тому, что один из эшелонов ведет бой, а другой даже не встречает противника. Надеяться только на радиосвязь нельзя, так как скоротечность изменения обстановки и места боя затрудняет быстрое нахождение эшелона, ведущего бой, и оказание ему помощи».

Далее это положение иллюстрировалось рекомендациями с конкретными числовыми значениями, основанными на тактико-технических данных современных для того периода машин.

В принципе вся статья помимо конкретных, выверенных на опыте рекомендаций преследовала цель изжить любой шаблон в тактике и научить летчиков любую ситуацию осмысливать творчески. Я всю жизнь был убежден в том, что шаблонное мышление — самое главное препятствие для достижения цели в любом деле, а в том, что касается тактики воздушного боя, — препятствие губительное. Практически, например, все воюющие летчики знали, что для достижения внезапности атаки лучше всего заходить со стороны солнца. Но и эту безусловную истину надо было уметь использовать нешаблонно. «Используя прием атаки со стороны солнца, — писал я в июле 1943 года, — мы часто применяем его до тех пор, пока противник не разгадает этого приема. Необходимо проявлять творческую инициативу и находить разнообразные приемы для решения однотипных задач,

особенно если их осуществление протекает над одним и тем же объектом и в течение короткого отрезка времени. Если, например, первую атаку произвели со стороны солнца, то последующую нужно провести обязательно иначе: одна пара, предположим, опять атакует со стороны солнца, а большая часть сил — как раз с противоположной стороны. Тогда для противника, ожидающего шаблонного решения операции, главный удар окажется неожиданным со всеми вытекающими отсюда последствиями.

То же самое можно сказать и в отношении использования облачности. Атаки из облаков нужно комбинировать с атаками снизу, с кабрирования. [162]

Нужно помнить, что побеждает тот, кто поражает противника новизной своих методов».

Писал я и о том, что беспрерывное нахождение над объектом прикрытия вредно и дает преимущество противнику, так как позволяет ему к моменту действия своей бомбардировочной авиации точно определить наши силы. Кроме того, видя наши самолеты «на привязи», враг заранее может занять более выгодное положение и тем самым предрешить исход борьбы. Поэтому прикрытие поля боя лучше всего решать свободным полетом в указанном районе, чтобы, постоянно маневрируя высотой и используя облачность, иметь к моменту прихода авиации противника преимущество в высоте и возможность атаковать неожиданно.

Особое внимание в статье я уделил, конечно, боевым порядкам при сопровождении бомбардировщиков и штурмовиков и вопросам управления боем в воздухе.

Что же касается моего личного боевого опыта, то за время пребывания на Северо-Западном фронте я произвел 93 боевых вылета, участвовал в 26 воздушных боях, сбил лично 9 самолетов противника и еще 4 в группе. Ну и, конечно, получил огромный командирский опыт, поскольку положение, в котором оказался полк, вынуждало напряженно искать нестандартные решения многих сложных ситуаций.

Памятным приказом Народного комиссара обороны № 128 от 18 марта 1943 года за успешное выполнение боевых заданий на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом доблесть, мужество, организованность и дисциплину наш 485-й был преобразован в 72-й гвардейский истребительный авиационный полк.

Это была очень высокая оценка боевой деятельности личного состава нашего полка. Гвардейское звание он с честью пронес через все дальнейшие сражения вплоть до полного разгрома

фашизма.

* * *

В марте, к концу наступления войск Северо-Западного фронта, был запланирован разбор проведенной операции. Несмотря на то что раннее таяние снега и вызванная этим распутица сдерживали темпы наступления, несмотря на то что сложные метеоусловия и раскисшие дороги не позволили в полную силу использовать танки, [163] авиацию и артиллерию, все же операция по ликвидации демянского плацдарма была проведена успешно, и потому у многих командиров, с которыми я встречался в те дни, настроение было отличное.

Разбор операции проводился 20 марта в Доме Красной Армии нашего базового аэродрома Выползово.

Я довольно долго не был здесь. В последние месяцы наш полк базировался на других аэродромах. Первым делом я пошел в гостиницу, где когда-то жили наши авиаторы. Хотелось повидать кое-кого из бывших соседей, встретиться со знакомыми командирами.

По комнатам гостиницы ходила заведующая и требовала, чтобы обитатели комнат срочно переселялись в другой дом.

— Сюда, — объясняла она, — скоро приедут генералы на большое совещание, и им потребуются номера.

Услышав это, я насторожился. Всю жизнь имел дело с тем, что в обиходе обозначается словами «военная тайна», в частности, знал твердо, где, когда и о чем можно говорить на профессиональные темы. И потому, когда заведующая гостиницей во всеуслышание разглагольствовала о предстоящем совещании, не было никаких сомнений в том, что этот наш сбор не является секретом для противника.

С таким настроением я и пошел в Дом Красной Армии. Он был переполнен. Увидев многих знакомых командиров, поделился с ними своими опасениями, что о нашем сборе известно противнику и что надо ждать налета его авиации, но у моих друзей было приподнятое настроение, они шутили и говорили мне, что у страха глаза велики. Пошли разговоры о наградах, поздравления с присвоением полку гвардейского звания, и в этой полупраздничной атмосфере развеялись и мои опасения.

Совещание продолжалось два с лишним часа, после чего должен был состояться концерт московских артистов. Лишь немногие командиры разъехались по своим частям, не дожидаясь концерта. Подавляющее большинство их осталось в предвкушении встречи со столичными мастерами искусств. Но как только начался праздничный вечер, завыла вдруг сирена.

Впоследствии я не раз думал о том, что по крайней мере в

тот день, когда в Доме Красной Армии собрался чуть ли не весь старший командный состав фронта, можно [164] было обеспечить аэродром надежным зенитным прикрытием. Но и этого почему-то не было сделано.

Когда все выбежали из помещения, аэродром и городок гарнизона сияли под осветительными бомбами. Тут же послышались разрывы тяжелых фугасок. И снова — увы, запоздало — разом ожили во мне все мои неприятные предчувствия.

Первой мыслью моей было: «К самолетам!» Я рванулся было на летное поле, но в это время снова посыпались бомбы. Внезапно поймал себя на утешительной мысли, что мой полк далеко и ему ничто не грозит. Потом уже стал думать, как бы самому не угодить под бомбы — это было бы просто слишком глупо.

Масса людей, сориентировавшись так же, как и я, повернула к лесу. Бежали в полной темноте, ничего не различая перед собой. Осветительные бомбы осложняли дело: стоило оглянуться на подвешенные «фонари», как после этого на несколько секунд ты вообще слеп и двигался в непроницаемой тьме.

Передние группы уже достигли леса, как вдруг оттуда, от спасительных деревьев, раздались крики, ругань. Остальные, ничего не понимая, продолжали бежать и наткнулись в темноте на колючую проволоку. Я поранил руки и лицо, разорвал реглан. Словом, отделался сравнительно легко, а многие получили более серьезные ранения. С большим трудом нам удалось уйти поглубже в лес на безопасное расстояние.

Наконец бомбежка прекратилась. Но люди, оказавшиеся в лесу, не торопились возвращаться. И правильно сделали: через пару минут — снова налет, и снова пришлось отходить в глубь леса. Так продолжалось почти до рассвета.

Аэродром оказался совершенно не подготовленным к отражению вражеских налетов. Поэтому следующие волны фашистских бомбардировщиков действовали по хорошо освещенным целям. Сбросили около трехсот бомб. Несколько самолетов на аэродроме было уничтожено, другие получили серьезные повреждения. Имелись человеческие жертвы, многие были ранены. Противник, одним словом, преподнес нам тяжелый урок.

Никаких приказов о проявленной беспечности во фронтовых условиях писать не надо было: в роли наказанных оказались командиры полков и соединений, которые в ту тяжелую ночь имели возможность сделать все необходимые выводы. [165]

В марте, к концу операции, меня вызвал командующий ВВС Красной Армии генерал-полковник авиации А. А. Новиков и

поинтересовался тем, как воюет полк.

Я доложил.

— Знаю, что воюете неплохо, — сказал Александр Александрович. — Что же, готовьтесь к назначению на должность командира истребительной авиадивизии.

— Спасибо за доверие, — ответил я коротко.

13 апреля 1943 года пришел приказ, в котором говорилось, что я назначен командиром 240-й истребительной авиационной дивизии. 15 апреля мне предписывалось вступить в должность. 72-й гвардейский я должен был сдать майору Павлу Филипповичу Заварухину, который уже прибыл и произвел на меня очень хорошее впечатление. Я подробно рассказал новому командиру о личном составе полка, особенно о руководящем составе, о летчиках.

Расставаться с гвардейцами было тяжело. До самой последней минуты я старался об этом не думать. Но она, эта минута, настала.

Полк построен. Команда «Смирно!».

Многое хотелось сказать боевым друзьям на прощанье, одновременно всем и каждому в отдельности. Вместе мы прожили, провоевали очень нелегкий год. Когда-то неопытные, необстрелянные молодые летчики-истребители за год возмужали, стали уверенными в себе воздушными бойцами.

У меня перехватило дыхание. Я чувствовал, что не могу говорить привычно и спокойно. К горлу подкатил комок. Люди смотрели на меня, и мне казалось, что они видят мое душевное состояние.

— Так держать, гвардейцы. Желаю боевых успехов! До свидания, — только и смог произнести я.

Особое задание

К исходу дня 14 апреля я прибыл на полевой аэродром Крестцы. Он был мне знаком: я не раз бывал здесь в период боев с окруженной демянской группировкой. Здесь, в Крестцах, базировался штаб 240-й истребительной авиадивизии.

На Северо-Западном фронте это соединение заслужило всеобщее уважение. В нем было немало опытных командиров и заслуженных боевых летчиков. В дивизию [166] входил и мой родной 42-й истребительный авиаполк, в котором я в сорок первом воевал на Брянском фронте и которым по-прежнему командовал энергичный и многоопытный Федор Иванович Шинкаренко. Продолжали воевать и некоторые мои старые боевые друзья. По большинство летчиков было мне незнакомо: за прошедшие месяцы войны ряды авиаторов серьезно обновились.

В первый же день в Крестцах я познакомился с руководящим

составом дивизии. Тогда я еще, конечно, не знал, что мне суждено командовать этим соединением до конца войны. Не знал и того, что сражаться придется на разных фронтах, а последние бои вести в Берлине. Как всякий командир, прибывший на новую должность, я внимательно приглядывался к людям, с которыми предстояло бок о бок бить врага. Ну и, разумеется, так же внимательно и придирчиво мои новые сослуживцы и подчиненные изучали меня. Очень быстро у меня установился добрый контакт с заместителем по политчасти полковником Гаврилом Макаровичем Головачевым. Он имел большой жизненный опыт и глубочайшие навыки руководства партийно-политическим аппаратом. Очень важным было и то, что в прошлом Г. М. Головачев сам был летчиком. Хотя сейчас он уже не летал, но работу пилота знал хорошо, понимал ее во всех аспектах — от чисто военного до психологического — и заслуженно пользовался в дивизии большим авторитетом. Был он человеком душевным и отзывчивым, и мы с ним быстро сдружились.

Способным и энергичным политработником был и начальник политотдела дивизии подполковник Николай Филиппович Коротков. Но он получил назначение на эту должность недавно.

Начальник штаба дивизии полковник Иван Федорович Тараканов имел внушительную подготовку — окончил две академии. Я был рад тому, что штабом руководит такой знающий и опытный специалист. Когда я сказал об этом Головачеву, Гаврил Макарович загадочно улыбнулся. Нет, он вовсе не отрицал совершенной подготовленности начальника штаба, но ори этом заметил, что в тех ситуациях, когда штаб должен работать с максимальным напряжением, за ним требуется командирский контроль. Понял я это так, что начальник штаба может время от времени расслабиться, а это, конечно, сказывается и на работе его подчиненных. Впоследствии я не раз убеждался в том, что Г. М. Головачев прекрасно [167] знает людей, и был благодарен ему за ясную и точную информацию, которая позволяла мне лучше использовать достоинства своих подчиненных.

Грамотными, знающими специалистами были также инженер дивизии инженер-подполковник Н. В. Корчагин и инженер по вооружению инженер-майор Н. П. Скулков.

За два дня я успел познакомиться с руководящим составом дивизии и полков, с вопросами организации управления КП и ВПУ дивизии и боевыми частями, побывал в одном из полков.

Все это нужно было делать торопливо, поскольку уже через три дня я получил приказание командующего 6-й воздушной армией генерала Ф. П. Полынина, в котором предлагалось 240-ю

дивизию в составе двух полков (744-го, которым командовал подполковник С. Н. Найденов, и 156-го, которым командовал подполковник Л. С. Егоров) перебазировать на Ленинградский фронт в оперативное подчинение командующего 13-й воздушной армией. Срок определен был сжатый. Бывший мой 42-й авиаполк временно оставался в составе 6-й воздушной армии.

Перебазирование дивизии — дело хлопотное, а я даже не успел толком познакомиться с летным составом полков. Успокаивала хорошая боевая репутация соединения: это всегда безошибочно указывает на то, что в нем опытные командиры полков и эскадрилий.

Немедленно вызвал штурмана дивизии майора Якова Ивановича Диблиева и вместе с ним наметил маршрут перелета, порядок следования полков и запасные аэродромы по пути на аэродром Плеханово. Штаб располагал необходимыми полетными картами, которые тут же были доставлены в части. Мной были даны указания о порядке ведения разведки погоды по маршруту. На основании ее данных принималось решение на перелет. Предусмотрели также и меры на тот случай, если противник попытается навязать нам воздушный бой. Наконец, было отдано распоряжение о немедленном после посадки в конечном пункте маршрута приведении самолетов в полную боевую готовность.

Телеграмму я получил утром 18 апреля, а к 12 часам мне было приказано доложить о готовности дивизии к перелету. Расчет для передовой команды штаба и полков, перебазируемых транспортными самолетами, был уже готов. Остальной личный состав планировалось перевезти по железной дороге. Эта единственная транспортная [168] нитка, по которой шло снабжение трех фронтов (Калининского, Северо-Западного и Волховского), была перегружена сверх всякой меры, часто подвергалась бомбардировкам, и потому было ясно, что перебазирование по железной дороге займет много времени. Стало быть, на первых порах нам придется воевать только силами передового эшелона. Это означало, что на каждого человека ляжет двойная, а то и тройная нагрузка.

В те утренние часы 18 апреля, когда все в соединении готовились к перебазированию, мне приходилось думать не только о нем самом, но еще в большей степени о том, что ждет нас на Ленинградском фронте. Нас перебрасывали в срочном порядке, и я понимал, что у нас не будет ни одного дня для ознакомления с обстановкой. Судя по известным мне событиям, нам сразу же придется включаться в тяжелые бои. А сил у нас маловато.

Как в общих чертах складывалась обстановка на

Ленинградском фронте весной 1943 года? После того как в минувшем январе в результате наступательной операции войск Ленинградского и Волховского фронтов удалось частично деблокировать город, немецкое командование предпринимало отчаянные усилия, чтобы снова замкнуть вокруг невской твердыни кольцо окружения. Положение было серьезное: блокада прорвана, но еще не снята. Стремясь перерезать коммуникации, по которым шло снабжение Ленинграда (оно осуществлялось в основном с востока, со стороны Волхова), к сравнительно узкому участку фронта, где была в январе прорвана блокада, гитлеровцы подтянули все свои резервы. На этом участке все время шли тяжелые бои. В ряде мест коммуникации просматривались противником и находились под постоянным огневым воздействием. Однако, несмотря на все усилия, врагу повторно блокировать город не удавалось.

Весной 1943 года фашисты методично наращивали силы своего 1-го воздушного флота за счет частей и соединений, переброшенных со Средиземноморского театра военных действий, К началу лета на прифронтовых аэродромах под Ленинградом они сосредоточили более 200 бомбардировщиков и около 100 истребителей. И естественно, начались интенсивные налеты на объекты Ленинградского фронта.

Когда приказ о перебазировании дивизии был доведен до личного состава, весть о том, что нас посылают защищать город Ленина, вызвала у него необычайное воодушевление. [169] Ко мне пришел полковник Г. М. Головачев и сказал:

— Командир, предлагаю по окончании подготовки к перелету провести в частях и управлении дивизии митинг по этому случаю. Такое большое доверие командования к нам!

Я, конечно, это предложение одобрил. Митинги в частях прошли с большим подъемом, весь личный состав был мобилизован на лучшее выполнение сложной и почетной боевой задачи.

Утром 19 апреля разведчик с половины маршрута доложил, что погода хорошая. Аэродром посадки подтвердил, что принимает нас. Я дал команду на перелет и вылетел сам.

Истребители и транспортные самолеты с передовой командой специалистов управления и инженерно-технического состава прибыли на аэродром Плеханово без происшествий. Остальной личный состав, следовавший кружным путем по железной дороге, мог прибыть в лучшем случае через две-три недели.

Сразу после посадки по заранее отданному мной приказу самолеты следовало заправить. Но тут вдруг от командиров полков стали поступать доклады, что командир батальона

аэродромного обслуживания майор Беленький отказывается давать горючее, ссылаясь на какой-то приказ командования 13-й воздушной армии.

Когда я вызвал майора для объяснений, он сказал, что все прибывающие самолеты заправляются только с разрешения командования воздушной армии, точнее, с личного разрешения генерала С. Д. Рыбальченко.

— Вам необходимо его запросить, — сказал Беленький и добавил: — Такой порядок на нашем фронте.

Держался он невозмутимо, как человек, уверенный в том, что на войне все за него продумано и решено раз и навсегда.

Спрашиваю:

— Кто будет отвечать, если начнется налет?

Он столь же невозмутимо отвечает:

— Это не мое дело. У меня есть строгие указания, и я их выполняю.

— Вы знали, что прилетает дивизия? Почему вы заблаговременно не получили разрешения у командования?

— Я жду указаний...

Передо мной стоял человек-автомат. Я с беспокойством поглядывал в небо. Погода — прекрасная. На аэродроме [170] — десятки истребителей. В любую минуту могут появиться вражеские бомбардировщики, а у наших машин пустые баки. Горючего им не хватит даже на отражение налета...

Мне вдруг вспомнился мценский аэродром осенью сорок первого года, беззащитный, забитый самолетами всех систем. Нехватка горючего, нехватка бензозаправщиков. Суета и растерянность. Уже почти два года с тех пор воюем. Многому научились. Но вот стоит передо мной человек, привыкший бездумно выполнять инструкции. Из-за него сейчас можно потерять дивизию. Он этого не хочет понимать.

— Ну, вот что, — сказал я, накаляясь до предела. — Если вы немедленно не начнете заправку, я вас... Отвечать буду потом. Исполняйте мой приказ и доложите, когда будет заправлен последний самолет. Бегом!

Тут только майор сообразил, что дело оборачивается нешуточным образом, и весьма ретиво отправился выполнять приказание. Я пошел проверять, как идет заправка, а когда все самолеты были заправлены, направился на КП 630-го истребительного авиаполка. Но дойти до КП не успел: навстречу мне выбежал офицер и доложил, что приближаются самолеты противника и что командир уже получил приказ поднять полк на отражение налета. Тут же — запуск двигателей, выруливание и взлет.

Я посмотрел на запад и на высоте около пяти тысяч метров увидел группу бомбардировщиков. Она шла в нашу сторону.

Командиры перелетевших полков были недалеко. Я подбежал к ним и приказал немедленно поднять все самолеты. До машин бежать надо было долго. К моей радости, у командиров оказались при себе ракетницы. Старый и надежный способ управления! Другого, к слову, в тот момент у нас и не было. Как только офицеры выпустили ракеты, летчики немедленно заняли места в своих кабинах и стали выруливать для взлета. Цель уже была видна хорошо. Командиры полков взлететь не успели и остались со мной на земле. Я пригласил их на КП 630-го.

Радиостанция, с которой мы держали связь во время посадки, по-прежнему была настроена на нашу частоту, поэтому полковые командиры начали наводить своих комэсков «по-зрячему» на противника. За первой группой немецких бомбардировщиков вскоре показалась вторая, за ней — третья. В каждой из них было по одной-две [171] девятки самолетов. Бомбардировщики шли к мосту через реку Волхов. Все наши эскадрильи были наведены на цель, и весь бой от начала и до конца мы наблюдали с земли. Главный результат его — мост остался цел, ни одна бомба в цель не попала. Наши истребители расстроили боевые порядки гитлеровцев и сорвали прицельное бомбометание.

Между тем мы сразу отметили одну особенность: несмотря на атаки наших летчиков, вражеские бомбардировщики упорно стремились достичь цели. Обычно — это было нам знакомо по предыдущим боям — после первой же удачной атаки строй бомбардировщиков рассыпался, гитлеровцы сбрасывали груз куда попало и начинали беспорядочно уходить. Сейчас же мы почувствовали, что борьба будет намного упорнее. Немецкие истребители сопровождения действовали активно и настырно, пытаясь связать наших летчиков боем и обеспечить бомбардировщикам возможность пробиться к цели. Всем нам было ясно, что предстоит тяжелая, изнурительная боевая работа. Но на душе у меня отлегло: наши авиаторы действовали решительно и умело. Я ведь еще толком не имел возможности как следует ознакомиться с ними, и для меня этот бой, проведенный силами трех полков, был весьма показательным.

После перелета я еще не успел доложить командующему 13-й воздушной армией о перебазировании и боевом составе. Теперь можно было к докладу о перебазировании добавить и сообщение о том, что мы уже успели отразить налет бомбардировщиков противника на один из главных объектов.

Выслушав меня, генерал С. Д. Рыбальченко поздравил с успешным началом боевых действий на Ленинградском фронте и

сказал, что 630-й истребительный авиаполк его решением оперативно подчинен 240-й дивизии, приказ по этому вопросу есть у командира полка, в котором поставлена боевая задача и соединению.

Нам было приказано не допустить ударов бомбардировочной авиации противника по восточным коммуникациям — участку железной дороги Ленинград — Волхов, единственному мосту через реку Волхов, базам и портам на озере Ладога и Волховской ГЭС. Все последовавшие воздушные бои проходили в этих районах, главным образом близ Волховской ГЭС и железнодорожного моста. Эти два объекта, как я уже говорил, в первую очередь обеспечивали все необходимое для обороны, для жизни и боевой [172] деятельности города и фронта. Бои, тем более в период белых ночей, шли почти круглосуточно. Из-за нехватки машин нашим истребителям в отдельные дни приходилось выполнять по 4–5 вылетов, и редкий из них обходился без боя. Больше того: в одном вылете приходилось вступать в несколько схваток. Противник действовал на больших высотах (от четырех до шести тысяч метров), и почти вся борьба в воздухе проходила на глазах личного состава, находящегося на земле.

Поскольку 630-й истребительный авиаполк поступил в мое оперативное подчинение, 240-й дивизии предстояло воевать трехполковым составом. Однако причин для особо оптимистичного взгляда на предстоящие дела у меня не было: даже с приданным нам полком дивизия насчитывала примерно около шестидесяти боеспособных истребителей, в то время как у противника одних бомбардировщиков было более двухсот. И вся эта масса вражеских самолетов действовала в основном по тем объектам, которые нам предстояло защищать. При этом установилась на редкость хорошая погода — пришло время белых ночей, когда авиация, повторяю, практически действует круглосуточно.

При докладе командующему о перебазировании и первом бое доложил, что базирование трех полков на одном аэродроме имеет ряд неудобств: затруднено управление, сильно увеличивается время взлета и посадки, да и опасность больших потерь при бомбоштурмовых ударах вражеской авиации довольно велика. С. Д. Рыбальченко ответил, что все указания для меня имеются в штабе 630-го авиаполка.

— Ознакомьтесь и действуйте, — коротко закончил разговор генерал.

Я изучил указания. Для базирования 156-го авиаполка, имеющего самолеты ЛаГГ-3, был определен аэродром Кипуя. 744-

му полку, летавшему на «яках», выделялся аэродром Валдома. Оба они были грунтовыми. При всей ясности указаний использовать их немедленно мы не могли, поскольку была весенняя распутица и грунт раскис. До поры до времени вся дивизия вынуждена была базироваться в Плеханово. Других пригодных для нас площадок на восточном побережье Ладоги не было.

Надо было принимать экстренные меры по обеспечению безопасности аэродрома. Было совершенно ясно, что гитлеровцы попытаются заблокировать его или нанести по нему внезапный бомбоштурмовой удар. А для взлета [173] самолетов с одной-единственной полосы требовалось довольно много времени.

В первые дни нашего пребывания на Ленинградском фронте существенным подспорьем «новичкам» оказался опыт боевых действий 630-го авиаполка. Он обеспечивал противовоздушную оборону Волховской ГЭС и железнодорожного моста через Волхов. Истребители этой части имели хорошую подготовку, могли успешно летать даже ночью.

На КП полка я увидел схему расположения шести радиолокационных станций «Редут», объединенных в одну систему наблюдения, оповещения и связи (ВНОС). Они были расположены кольцеобразно вокруг Ленинграда. Такое их размещение позволяло своевременно обнаруживать самолеты противника с западного и южного направлений. Система оповещала по радио все средства ПВО и войска фронта. Работали радиолокаторы вполне устойчиво, обнаруживая группы самолетов на высотах от четырех до шести тысяч метров на дальности 80–90 километров. Этого было достаточно для своевременного подъема наших истребителей на перехват. О станциях «Редут» мы раньше только слышали, но видеть не видели и не имели возможности использовать их на практике, а целую систему — тем более. Оповещение о противнике шло централизованно, с использованием сетки ВНОС, которая была нанесена на карты всех КП, средств и сил ПВО.

Командир 630-го полка подполковник П. Н. Новицкий сообщил, что противник на этом участке действует большими группами — до ста и более самолетов. Нередко за 15–20 минут до налета вражеские истребители блокируют наши аэродромы, находящиеся на восточном побережье Ладоги. Их трудно обнаружить заранее, поскольку подходят они малыми группами на широком фронте, а главное — на малых высотах, где станции «Редут» (это их большой недостаток) воздушные цели не берут.

Как правило, над Волховом немецкие бомбардировщики появляются в предрассветных сумерках и после захода солнца.

Однако сейчас, когда приближается период белых ночей, следовало ожидать, что противник изменит тактику. В это время в здешних широтах воздушные бои приобретают особую остроту: за короткое время сумерек нужно успеть перехватить бомбардировщики, расстроить их боевые порядки и не допускать прицельного бомбометания. Ходят гитлеровцы колоннами девяток или звеньев под сильным прикрытием истребителей. Строй их весьма [174] плотен, это обеспечивает им эффективную систему оборонительного огня и в то же время — прицельное бомбометание каждой девятки я каждого звена в отдельности.

Наших истребительных полков, если судить по номерам, на восточном побережье много, но самолетов в них было мало. Поэтому нагрузка на каждого летчика ложилась большая. Упорное сопротивление, которое противник каждый раз встречал в воздухе, заставляло фашистов менять тактику, и они нередко совершали так называемые звездные налеты: отдельные группы самолетов с небольшими интервалами во времени подходили к цели с нескольких направлений и на различных высотах. Делалось это для того, чтобы распылить наши силы, дезорганизовать огонь зенитной артиллерии и усложнить нам управление истребителями в бою.

Все эти важные сведения мы получили своевременно, да и первый бой нас кое-чему научил. В принципе воздушные схватки на каждом участке фронта имеют свои особенности. Это связано и с характером поставленных задач, и с природными условиями, и, конечно, с возможностями противостоящего противника. Последнее приобретает особо важное значение и во многом определяет тактическое разнообразие борьбы. Мне еще предстояло разобраться в том, какие из наших малочисленных полков, находящихся на восточном побережье, могут оказать нам поддержку, и вообще можем ли мы рассчитывать на нее. Ясно было одно: основная тяжесть усилий на этом участке фронта ляжет на нашу дивизию.

Так вышло, что эти и без того очень ответственные и нелегкие времена стали и периодом моего знакомства с дивизией, изучения частей дивизии, уровня их боевой и летной выучки, степени подготовленности руководящего состава.

Не прошло и часа после отражения налета, как мы тут же провели первое совещание, на котором определили тактику наших дальнейших боевых действий. Присутствовали командиры полков подполковники С. Н. Найденов, А. С. Егоров и П. Н. Новицкий, начальник штаба дивизии полковник И. Ф. Тараканов, начальник связи майор Л. М. Юмин, штурман дивизии майор Я. И. Диблиев и инспектор по технике пилотирования майор В. И.

Скупченко.

Было решено использовать для управления авиацией в воздухе две радиостанции. Основная располагалась на КП дивизии в поселке Лужа, вспомогательная — на берегу [175] реки Волхов между ГЭС и железнодорожным мостом. Задача вспомогательной радиостанции — наводить наши истребители на противника непосредственно в районе цели. Свои радиостанции наведения были также у командиров полков. Нам предстояло на первых порах обходиться лишь двумя рациями, потому что полковые станции находились еще в железнодорожном эшелоне.

Для ориентирования летчиков о положении противника в воздухе на все полетные карты наносилась сетка ВНОС, все КП полков обеспечивались радиоприемниками, лучших радистов было решено использовать для работы в системе оповещения.

От связистов я потребовал установить надежную связь с войсками на линии фронта — лучше всего с КП стрелковых дивизий или общевойсковых армий, чтобы своевременно получать данные об авиационных группах противника, пересекающих линию фронта на малых высотах.

Особое внимание было уделено вопросам деблокирования своего и соседнего аэродромов. Тут тоже большое значение имела устойчивая проводная связь с соседними аэродромами.

Обсудили мы и боевые порядки наших групп. Было решено иметь две трети сил в ударной группе и треть — в группе прикрытия. Во всех случаях ставилась задача по возможности стремиться осуществлять первую атаку всем составом группы по бомбардировщикам и только после этого группе прикрытия связывать боем истребители сопровождения. Условились, что, если боевой порядок противника будет представлять собой колонну девяток, атаковать эскадрильей, если же встретится колонна из звеньев — атаковать ее звеньями. Удар договорились одновременно наносить по всему боевому порядку противника, что должно резко снизить эффективность оборонительного огня бомбардировщиков. Вспомнили и общее тактическое правило, ставшее на войне законом: в первую очередь бить по головной девятке (или головному звену), так как боевой порядок ведущей группы влияет на стройность всей колонны.

Летчики 240-й авиадивизии не имели еще опыта борьбы с большими группами бомбардировщиков, поэтому было решено провести в частях занятия и отработать оптимальные тактические варианты боя. Разумеется, командирам полков было предложено принять меры для обеспечения немедленного взлета всем составом.

Предусмотрены были также вопросы взаимодействия с [176]

зенитчиками — за это персонально отвечал начальник штаба дивизии полковник Тараканов.

Совещание мы провели быстро, по-деловому, стараясь не упустить ни одной детали, так как в сложившихся условиях второстепенных проблем не было.

Со временем, когда подсохнут аэродромы, предстояло рассредоточить полки, а пока личный состав штаба дивизии на автомашинах был направлен в поселок Лужа, где и размещался штаб. Там была налажена связь, имелась радиостанция и даже аппарат ВЧ. Все вроде бы неплохо, но узким местом оставалась нехватка технического состава. Ведь транспортными самолетами мы пока перебросили лишь его основное ядро. Но, в конце концов, не в наших силах было ускорить этот процесс доставки остальных специалистов, поэтому все смирились с необходимостью просто перетерпеть недельки две без них.

С утра 20 апреля все командиры частей доложили о готовности экипажей к боевым действиям. Система управления работала отлично. Это успокаивало: жизнь входила в свое привычное русло.

Схема и реальность

До прибытия на Ленинградский фронт о ходе обороны города мы знали в основном из материалов газет и сводок Совинформбюро. Теперь нам стали известны многие подробности этой многомесячной героической борьбы. Поражали стойкость, изумительная организованность и дисциплинированность ленинградцев, которые в самые трудные месяцы блокады не только работали на промышленных предприятиях, но и обороняли их, создавая ополченческие отряды, роты, батальоны, полки.

Оборона города была активной. Это означало, что, защищая его, наши части должны были наступать, точнее, производить контратаки, держать противника в постоянном напряжении и изматывать его. В так называемых боях местного значения большую роль сыграли созданные здесь штурмовые группы, которые отличались мобильностью, маневренностью и особым упорством в атаках. Они наносили внезапные удары с фронта, флангов и тыла. За много месяцев борьбы под Ленинградом было проведено большое количество тактических операций. Бои отличались особой ожесточенностью, и каждая проведенная операция имела огромное значение в ходе всей обороны [177] в целом. Особую роль на Ленинградском фронте играло снайперское движение.

С прорывом блокады в январе 1943 года положение ленинградцев несколько улучшилось, но одновременно

усилилось и напряжение на фронте. Враг прилагал все усилия, чтобы вновь овладеть инициативой. К моменту нашего прибытия на фронт начался очередной, очень напряженный этап борьбы за город.

Я уже говорил о том, что весной 1943 года нить, связывающая город с Большой землей, была очень тонка. Разрушить мост через Волхов означало оборвать самую главную коммуникацию в Ленинград и на фронт. Разрушить ГЭС означало оставить город и промышленность, работающую на оборону, без электроэнергии. Таким образом, без всяких натяжек и преувеличений можно говорить о том, что весной и летом 1943 года ход борьбы под Ленинградом во многом зависел от действий нескольких десятков летчиков нашей 240-й истребительной авиадивизии, которая в тот период приняла на себя основную тяжесть борьбы в воздухе. Несколько десятков летчиков-истребителей против основных сил 1-го воздушного флота противника!..

Менее чем через полмесяца после нашего прибытия на Ленинградский фронт, 1 мая 1943 года, 744-му истребительному авиаполку, который водил в бои очень опытный командир и незаурядный летчик подполковник С. Н. Найденов, было присвоено звание гвардейского. Он был преобразован в 86-й гвардейский истребительный авиационный полк.

Мне в первых числах мая было присвоено воинское звание «полковник». В этом приятном для меня событии я в определенной мере видел оценку чрезвычайно важных задач, возложенных на дивизию, ее высокой боеспособности.

4 мая наконец прибыл на станцию Волхов наш железнодорожный эшелон. Личный состав — особенно специалисты инженерно-технической службы — с ходу включился в нашу напряженную боевую жизнь.

* * *

В мае командованием 13-й воздушной армии нам были поставлены боевые задачи. Главной, конечно, оставалась задача по отражению воздушных налетов вражеской бомбардировочной авиации на гидроэлектростанцию и железнодорожный мост, станцию Волхов и некоторые железнодорожные [178] участки по линии Волхов — Жихарево. Кроме этого, мы должны были надежно прикрыть портовые базы снабжения Кобона, Осиновец и Новая Ладога, группами в составе 8–10 истребителей блокировать вражеские аэродромы Сиверская, Сиворицы и Бородулино, когда по ним наносят удар наши штурмовики и бомбардировщики. Наконец, мы должны были перехватывать и уничтожать фашистских воздушных разведчиков, действовавших в направлении наших главных объектов.

5 мая 86-й гвардейский полк перебазировался из Плеханово на полевой аэродром Валдома. 20 мая на полевой аэродром Кипуя был перебазирован и 156-й авиаполк. Теперь части были рассредоточены, опасность тяжелых последствий вражеского налета, которая несколько недель держала нас в напряжении, значительно уменьшилась. Кроме того, резко повысилась боеготовность полков: теперь все они могли взлетать одновременно. Более гибким и устойчивым стало управление частями.

20 мая на торжественном построении 86-го гвардейского авиаполка член Политбюро ЦК ВКП(б), член Военного совета Ленинградского фронта А. А. Жданов вручил авиаторам Гвардейское знамя. Его принимали командир полка гвардии подполковник С. II. Найденов и один из лучших командиров эскадрилий части гвардии капитан И. Ф. Мотуз.

— Какой бы приказ ни отдала Родина, — сказал С. Н. Найденов, сжимая древко полковой святыни, — мы с честью выполним его, даже если для этого потребуется отдать собственную жизнь.

Это были слова нерушимой клятвы гвардейцев.

* * *

Несмотря на упорство, смелость и умение наших летчиков сражаться, мы по-прежнему воевали с перенапряжением сил. Численное неравенство в воздухе было слишком очевидным. В мае директивой командующего Ленинградским фронтом генерал-полковника Л. А. Говорова в мое оперативное подчинение передавались силы авиации Краснознаменного Балтийского флота восточного побережья. Одновременно нам уточнялась боевая задача и предписывалось представить на утверждение план применения всех сил для надежного прикрытия ранее определенных нам важнейших объектов.

Я обрадовался этой директиве. Зная, что крупными силами авиация флота на восточном побережье не располагает, [179] я тем не менее надеялся, что получу в подкрепление хотя бы один полноценный истребительный полк. Для нас это уже была бы существенная поддержка. И потому вместе с полковником Г. М. Головачевым мы отправились знакомиться с составом приданных нам сил к командованию Ладожской военной флотилия, штаб которой располагался в Новой Ладоге. Мы довольно быстро разыскали его и были приняты командующим флотилией капитаном 1 ранга В. С. Чероковым. Мы представились. Командующий поинтересовался, как мы доехали.

— Дороги очень плохие, — заметил он.

Я ответил, что добрались мы нормально, и в свою очередь

поинтересовался, знаком ли Чероков с директивой о передаче нам части авиации флота. Он подтвердил, что знает, заметил, что все ему в ней ясно, и, взглянув на часы, сказал:

— Предлагаю до того, как начать деловой разговор, отобедать у нас, а потом решим все деловые вопросы.

Мы с удовольствием приняли это предложение.

Я еще по своей предвоенной практике на Черном море знал, что у военных моряков очень велика сила традиций. Я бы не удивился, если бы однажды узнал, что даже в морском бою под грохот корабельных орудий обед, скажем, в кают-компании состоится в предусмотренное распорядком время. Мое уважение к флотским порядкам в большой степени утвердилось в ночь на 22 июня, когда я следил за отражением налета вражеской авиации на Севастополь. И потому в гостеприимном кабинете командующего Ладожской флотилией я поначалу чувствовал себя безмятежно.

А в уютной столовой, напоминавшей о добрых довоенных временах, был накрыт неплохой по тем временам стол. После слякоти и грязи раскисших аэродромов, землянок и деревенских строений, которые мы обычно обживали, а главное, после невероятного напряжения каждого дня я чувствовал себя здесь как на другой планете.

Зная, что мы новички на Ленинградском фронте, В. С. Чероков за обедом многое нам рассказал о трудностях блокады. Рассказал и об активных действиях авиации противника, которая днем и ночью штурмует и бомбит порты, где производится выгрузка войск, техники, боеприпасов и продовольствия. Немецкие самолеты атакуют суда и конвои практически над всей акваторией озера, это приводит к большим потерям транспортных [180] средств, и потому много продовольствия, вооружения и других важнейших грузов гибнет. Нехватка продовольствия в городе по-прежнему ощущается сильно, смертность от истощения высокая.

Этот разговор сильно испортил нам впечатление от обеда и очень быстро вернул ощущение реальности. Я перевел разговор на проблемы, ради которых мы приехали сюда. Тут нас подстерегала первая неожиданность: извинившись, командующий флотилией ответил, что детально он вопросами авиации не занимался, что вся авиация сосредоточена на одном аэродроме, но точного количества самолетов и их типы он назвать не может, об этом доложит старший авиационный начальник на аэродроме.

Сообщение о том, что вся авиация находится на одном аэродроме, меня сразу насторожило. К концу обеда обстановка за столом уже была несколько натянутой: во мне поднималось

чувство досады. Переглянувшись с Головачевым, я поблагодарил В. С. Черокова за гостеприимство, но ощущение напрасно потерянного времени уже не давало мне покоя. Тут же мы с Г. М. Головачевым раскланялись и отбыли на аэродром, мимо которого, как оказалось, проехали, когда искали штаб флотилии.

Там, на аэродроме, нас поджидала другая неожиданность. Из доклада подполковника, который был старшим, мы быстро выяснили, что положение флотской авиации восточного побережья, мягко говоря, плачевное. Официально она существует, фактически же ее почти нет. Из двенадцати самолетов, которые базировались на аэродроме, исправными оказались восемь. Это были старенькие И-16, без радиостанций, поэтому управлять ими в воздухе, как выразился подполковник, было затруднительно. Воевали здесь как в первые дни войны: при сообщении о налете вражеской авиации все исправные И-16 поднимались в воздух и, если видели противника в указанном районе, то атаковали его, а если его не оказывалось, то патрулировали, пока не кончится горючее, и возвращались на аэродром. При дальнейшем уточнении выяснилось, что из этих восьми «ишаков» два в данный момент не имеют двигателей и что еще здесь есть четыре машины МиГ-3, но они никак не используются, поскольку на них стоят моторы с торпедных катеров. При первых же облетах самолетов с такими двигателями, как мы узнали, два «мига» из-за отказа двигателей упали в лес, летчики погибли. [181]

— Вот и весь состав наших ВВС, — невесело закончил подполковник.

Дела были неважные. Мы ничуть не «разбогатели», а план оперативного применения сил тем не менее нужно было составлять с учетом пополнения — приказ есть приказ. Я отдал распоряжение, чтобы при вражеских налетах на район Волхова исправные И-16 посылались в район железнодорожного моста, искали бы противника и атаковали его. Не теряя больше времени, мы с полковником Головачевым вернулись в штаб дивизии.

Как бороться с массированными налетами вражеских бомбардировщиков нашими малыми силами? В первую очередь нам необходимо было решить этот вопрос, поскольку рассчитывать на чью-либо помощь в ближайшем будущем нам не приходилось. Выход я видел только один. Чтобы срывать прицельное бомбометание, надо было все атаки сосредоточить на ведущих групп. Наши истребители должны атаковать в первую очередь вражеских ведущих, причем принципиальное значение в каждом бою имеет самая первая атака. В тех случаях, когда вся дивизия в воздухе, летчики должны атаковать не разрозненно, а одновременно по всей глубине эшелона бомбардировщиков

противника.

Это была нелегкая задача. Атаковать ведущих всегда очень сложно, потому что они, как правило, прикрыты огнем других бомбардировщиков. От летчика-истребителя в такой атаке требуется не только высокое мастерство, но и незаурядная воля, бесстрашие и дерзость. Риск здесь очень высок, поскольку пилоту приходится преодолевать плотный заградительный огонь. Но у нас не было иного выбора. Я потребовал от летного состава точного выполнения этих указаний.

Между тем в штабе дивизии, выполняя директиву фронта, оперативный отдел нарисовал грандиозную схему применения полков дивизии и оперативно подчиненных ВВС флота восточного побережья. Когда она была готова, ее принесли мне.

Это была даже не просто схема. Это было художественное творение. На бумажной «простыне» части нашей дивизии излучали во все стороны могучие стрелы, которые, видимо, обозначали неотразимые удары по врагу. Такая же внушительная стрела исходила от аэродрома под Новой Ладогой, где базировалось 6–8 стареньких И-16 ВВС флота. Под каждой стрелой стоял номер полка, но о самом главном — сколько же в нем «активных [182] штыков», то бишь исправных самолетов, — скромно умалчивалось. Так же стыдливо не были указаны и возможные результаты боя каждого нашего полка и дивизии в целом. Другими словами, не было никаких данных о том, сколько же вражеских самолетов мы были в состоянии сбить в одном бою или за один вылет. Во всем остальном схема была отработана со вкусом и должна была радовать строгий штабной глаз.

Но меня при взгляде на это творчество слеза не прошибла. После доклада начальника оперативного отдела подполковника П. А. Перетятько в присутствии начальника штаба полковника И. Ф. Тараканова я отметил все достоинства выполненной работы, но при этом сказал, что в штабе фронта, глядя на эту схему, будут недоумевать, почему это мы до сих пор не разбили в пух и прах весь 1-й воздушный флот противника.

— Одними лишь красивыми стрелами немецкие бомбардировщики не уничтожить, — напомнил я офицерам и предложил немедленно внести в схему все данные о наших реальных силах и возможностях.

— Это сделать нетрудно, — с готовностью кивнул начальник штаба. — Но нужно ли?

— Нужно, — сказал я. — Притом обязательно!

После того как были внесены все необходимые сведения, из представленного нами плана стало видно, что все предыдущие бои мы провели в условиях трех-, пятикратного превосходства

сил противника, что успешно решать поставленные перед нами боевые задачи такими малыми силами чрезвычайно трудно и что до сих пор нам это удавалось только благодаря героизму и самопожертвованию наших летчиков. Таким образом, могучие стрелы, которые были изображены на схеме, отражали, можно считать, наши надежды, а цифровые данные — суровую реальность и крайне нелегкие перспективы. В таком виде план и был отослан в штаб фронта.

Через несколько дней нам сообщили, что наш план утвержден без изменений. Об остальном не было сказано ни слова.

В небе над Волховом

Налеты авиации противника следовали один за другим. В апреле гитлеровцы совершили 803 самолето-вылета, а в первой половине мая довели их число до 1353. [183]

В основном бомбили ладожскую трассу, железную дорогу от Волхова до Шлиссельбурга, участок дороги Волхов — Путилове и перевалочные базы Кобона и Осиновец. Одновременно с этим, подтянув дальнобойную артиллерию, из района станции Мга гитлеровцы вели планомерный обстрел моста через Неву у Шлиссельбурга. Корректировали огонь самолеты Ме-110 под прикрытием истребителей. Располагая данными воздушной разведки о состоянии нашей противовоздушной обороны, фашисты во второй половине мая перешли к длительному массированному воздействию авиацией на те важнейшие объекты, о которых я не раз уже говорил. В мае и июне они произвели 36 крупных налетов. В большинстве случаев в них участвовало 80–100 самолетов одновременно, нацеленных в доброй половине случаев на железнодорожный мост через Волхов и на станцию.

Мы довольно хорошо изучили в те дни тактику действий авиации противника. С аэродрома Кресты обычно поднималась группа тяжелых бомбардировщиков Хе-111. На маршруте следования к цели, в районе аэродрома Городец, к ним присоединялись пикирующие бомбардировщики Ю-87. Самолеты выстраивались в общую колонну (от 30 до 60 машин) и следовали к аэродрому Сиверская, где встречались со своими истребителями. Первая их группа (15–20 самолетов) шла чуть впереди или чуть севернее колонны и играла роль заслона. Она должна была связывать боем наши истребители, иногда пересекала линию фронта на небольшой высоте, скрытно подходила к нашим аэродромам и блокировала их. Вторая группа следовала вместе с бомбардировщиками как непосредственное прикрытие.

Чаще всего бомбардировщики шли на высоте 4500–5000 метров, бомбы сбрасывали из горизонтального полета с первого захода, и только часть Ю-87 бомбила с пикирования.

Обычно вражеские самолеты появлялись в предрассветных сумерках и после захода солнца. В это время воздушные бои приобретали особый накал. Освободившись от груза, бомбардировщики уходили таким же компактным строем. Истребители заслона следовали за хвостом колонны с задачей отсекать наши перехватчики. Последним «номером» этой традиционной «программы», как правило, бывало появление разведчика Ю-88 на большой высоте. Разведчик, видимо, фотографировал результаты удара. [184]

Приведу некоторые данные, характерные для обстановки на нашем участке фронта в мае 1943 года. В ночь на 13-е налетали 46, на 16-е — 30, на 21-е — 40 бомбардировщиков.

Разумеется, эти данные не означают, что противник ограничивался в тот период только ночными налетами потому, что это было удобно ему. Отнюдь нет. Все говорило о том, что он решил измотать наш летный состав, не позволяя ему ночью отдыхать.

Словом, мы имели о тактике противника исчерпывающую информацию. Это давало нам возможность наилучшим образом использовать наши ограниченные силы. В каждом полку у нас постоянно дежурили группы, готовые к немедленному взлету. Были выделены опытные пары для перехвата воздушных разведчиков. Наши силы были распределены, конечно, с учетом степени важности охраняемых объектов, управление и связь отработаны таким образом, чтобы можно было оперативно перенацеливать в воздухе наши немногочисленные истребители.

Но существовала одна объективная реальность, повлиять на которую мы были не в состоянии. Я имею в виду явное неравенство сил в тех боях. После месяца боев с предельным напряжением у людей накопилась и физическая, и моральная усталость. Ошибки стали допускать не только летчики, но и командиры полков. Подчас наши пилоты действовали не самым удачным образом: повторные атаки не всегда производились организованно, управление ими часто нарушалось, немногочисленные наши группы рассыпались и несли неоправданные потери. А 22 мая днем произошел случай, который заставил меня срочно принимать решительные меры.

Стояла отличная погода, и около полудня три девятки Ю-87 практически беспрепятственно отбомбились по железнодорожному мосту и по станции Волхов, причем система оповещения «Редут» обнаружила вражеские самолеты

своевременно и тут же выдала данные на КП полков и дивизии. Дежурные группы 156-го и 630-го авиаполков (четыре ЛаГГ-3, шесть Ла-5 и два Як-7б) вылетели с опозданием на 5–7 минут, ведущие групп в воздухе вели себя недостаточно инициативно и организованно и оказать отпор противнику не сумели. Только из-за неточности бомбометания не был уничтожен железнодорожный мост и некоторые другие важные объекты. Двенадцать же наших истребителей не нанесли сосредоточенного [185] удара по «юнкерсам», не атаковали их при выходе из пикирования и не преследовали при отходе.

Такое у нас случилось впервые. Я написал строгий приказ по дивизии. Нисколько не снимая вины с ведущих, тем не менее отметил в нем, что такое могло произойти только по вине командиров 156-го полка подполковника А. С. Егорова и 630-го — подполковника П. Н. Новицкого. Они допустили снижение боеготовности групп, запоздалый взлет и нечеткое управление боем по радио с КП.

Немедленно было сделано все необходимое для повышения боеготовности частей. Помимо мер чисто дисциплинарного порядка большое внимание было уделено учебе. Тщательно анализировался каждый воздушный бой, проводился детальный разбор успешных воздушных схваток, изучалась тактика борьбы с большими группами бомбардировщиков. Штабом были разработаны указания по управлению боем и организации связи в конкретных наших условиях. Все эти организационные и тактические разработки имели силу приказа. Положение дел в соединении вскоре несколько улучшилось, и это сказалось на результатах боев.

27 мая под вечер система «Редут» оповестила о приближении самолетов противника к Новой Ладоге. Немедленно были подняты две шестерки Як-7б от 86-го гвардейского авиаполка (ведущие капитаны А. В. Зазаев и И. Я. Попович) и девять ЛаГГ-3 от 156-го авиаполка (ведущий капитан И. Г. Романов). У противника насчитывалось до 35 бомбардировщиков «Хейнкель-111» под прикрытием 12 истребителей. Летчики 86-го гвардейского, набрав высоту, пошли на перехват в район железнодорожной станции Жихарево, но были перенацелены с КП полка в район города Волхов. Над ним шестерка «яков» капитана Зазаева встретила три группы бомбардировщиков (по 9 машин в группе) под прикрытием истребителей. Пара А. В. Зазаева с ходу атаковала замыкающее звено Хе-111, и ведомый И. К. Сомов с близкой дистанции сбил один бомбардировщик. Стрелки с «хейнкелей» открыли интенсивный огонь, чтобы не дать нашим истребителям возможность атаковать с малых дистанций.

Сбив самолет замыкающего звена, младший лейтенант И. К. Сомов нацелился на второе звено Хе-111. Во время повторной атаки он оторвался от капитана Зазаева, пристроился к капитану А. М. Манову, вместе с которым и ушел на свой аэродром, после того как израсходовал весь [186] боекомплект. В то же время его ведущий попеременно атаковал двух Хе-111. Боекомплект его тоже был на исходе. В ходе боя к Зазаеву присоединился еще один истребитель, и эта пара тоже благополучно вернулась на аэродром. Третья пара из этой шестерки — младшие лейтенанты А. П. Хорошков и М. Ф. Манулин — атаковала группу бомбардировщиков при подходе к Новой Ладоге. На встречном курсе Манулин длинной очередью сбил Хе-111, после чего резко ушел вниз и, снова набрав высоту, атаковал с хвоста другой «хейнкель». С других бомбардировщиков по нашему истребителю открыли интенсивный огонь. Он был поврежден и стал неуправляемым. Младший лейтенант воспользовался парашютом, благополучно приземлился на своей территории. Оставшийся без напарника Хорошков вел бой с двумя «фоккерами», одного из них сбил и тут же атаковал звено «хейнкелей». Ему удалось сбить и бомбардировщик, но сам подвергся атаке трех ФВ-190. Изобретательно маневрируя, летчик сумел оторваться от преследователей и благополучно вернулся на аэродром.

Другая шестерка летчиков 86-го гвардейского авиаполка (ведущий капитан И. Я. Попович) на подходе к Новой Ладоге вела бой с девятью Хе-111 и истребителями сопровождения. Пара капитана А. М. Манова и майора С. Г. Левитина сбила два бомбардировщика. Дальнейшим атакам наших летчиков помешали «фоккеры». Манов и Левитин вышли из боя с полностью израсходованным боекомплектом.

Неподалеку от этой пары дрался гвардии старший лейтенант А. Н. Деркач. Опытный летчик, он сумел оторваться от наседавших «фоккеров» и тут же атаковал ближайший Хе-111. Бомбардировщик с резким снижением ушел на юг. Набирая высоту, гвардеец увидел, как один ФВ-190 нацеливается на наш «як». Деркач успел отсечь «фоккер» огнем и тем самым спас своего боевого друга от неминуемой гибели. Но в этот момент его снова атаковали два ФВ-190. Одного из них Деркач сбил. Но и его самолет полупил повреждения. Тем не менее летчик благополучно привел подбитую машину домой.

«Лаги» 156-го авиаполка вели бой в районе Волхова с тремя Хе-111 и четверкой ФВ-190. Этот бой закончился безрезультатно.

Таким образом, двенадцать летчиков 86-го гвардейского авиаполка сбили шесть «хейнкелей» и два «фоккера». [187] Еще два вражеских истребителя подбили. Наши потери составили два

самолета. Один летчик погиб.

86-й гвардейский истребительный авиаполк, как известно, еще на Северо-Западном фронте зарекомендовал себя как один из лучших. В части было немало сильных летчиков, но тем не менее в организации боя, о котором только что было рассказано, были допущены и очевидные просчеты. В частности — не все наши пары до конца боя смогли держаться в тесном взаимодействии. Кроме того, не было обеспечено необходимой взаимной поддержки между группами.

Бой был тщательно проанализирован и разобран со всеми летчиками. Теперь мне уже был очевиден уровень подготовки руководящего летного состава, особенно в вопросах тактики и управления боем. Вне зависимости от этого по-прежнему нашим уязвимым местом оставалось соотношение сил. Поэтому, отсылая в штаб воздушной армии итоговое донесение о бое, мы добавили ряд соображений о том, что для надежного отражения массированных налетов необходимо иметь до 100 истребителей под единым командованием. В апреле и мае наша дивизия понесла потери, и сил явно не хватало, чтобы надежно решать такую задачу. В двух полках дивизии — 86-м гвардейском и 156-м — к 1 июня было всего 26 исправных машин, да 14–16 самолетов насчитывалось в подчиненном нам 630-м авиаполку.

В конце мая 1943 года были упразднены должности заместителей командиров эскадрилий по политчасти. Это решение потребовало от политотдела и политработников частей усилить внимание к командирам эскадрилий, поскольку на них теперь возлагалась ответственность не только за руководство боевыми действиями, но и за организацию политико-воспитательной работы. Не все командиры, разумеется, оказались готовыми к выполнению этих задач. Теперь им приходилось особенно серьезно учиться искусству воспитания подчиненных.

Мы провели двухдневные сборы, на которых опытные политработники учили командиров эскадрилий формам и методам политико-воспитательной работы. Одновременно с этим в полках совершенствовалась и боевая подготовка.

Это было нелегкое время, но самые трудные дни, как вскоре оказалось, ждали нас впереди.

Июнь — особый период в действиях фашистской авиации на Ленинградском фронте. В мае она своей задачи не [188] выполнила: основные коммуникации фронта не были выведены из строя. Но данные воздушной разведки и сам ход боевых действий в мае конечно же позволили противнику сделать достаточно ясный, если не однозначный, вывод о наших боевых возможностях. И потому, подтянув дополнительные силы

бомбардировочной авиации, гитлеровцы перешли к массированным ударам по базам и коммуникациям флота. Если до июня они действовали группами от 30 до 50 самолетов, то теперь все приобрело масштабы гораздо крупнее.

Около шести часов утра уже 1 июня 75 бомбардировщиков (Хе-111, Ю-88 и Ю-87) под прикрытием 40 истребителей совершили налет на главную цель — железнодорожный мост через Волхов и другие важные объекты. Боевой порядок их на дальних подступах к объекту представлял собой общую колонну под непосредственным прикрытием 24 истребителей, 16 из которых шли впереди как заслон. При подходе к Волхову бомбардировщики разделились на пять групп, пытаясь нанести удар по целям с разных направлений. Это было сделано для того, чтобы дезорганизовать наши малочисленные группы перехватчиков.

Система оповещения сработала вовремя, поэтому я поднял в воздух дежурные эскадрильи 86-го гвардейского и 156-го истребительного полков с задачей атаковать врага на дальних подступах. Самолеты 630-го авиаполка и флота должны были использоваться для наращивания сил в воздухе.

КП дивизии располагался в поселке Лужа, над ним проходили почти все маршруты противника. Это позволяло мне с земли вести визуальное наблюдение, и почти все бои в ту пору происходили у меня на глазах.

Когда группа бомбардировщиков появилась над КП дивизии, я перенацелил на нее шесть «яков» 86-го гвардейского полка из района Жихарева. Вел эту шестерку капитан Г. Я. Ходаков. Летчики атаковали первую группу «хейнкелей» в лоб, и вскоре два бомбардировщика были сбиты. После этого гвардейцам пришлось вступить в бой с ФВ-190 и Ме-109, но частью сил они продолжали атаковать Хе-111.

В то же время восемь «лагов» из 156-го полка, ведомых капитаном И. С. Пастуховым, юго-западнее Волхова атаковали крупную, до пятидесяти машин, группу бомбардировщиков. Частью сил отбивались от истребителей прикрытия. [189]

После первого удара по «хейнкелям» в районе КП дивизии летчики 86-го гвардейского полка оттянули на себя и связали боем истребителей сопровождения. Это дало возможность «лагам» капитана Пастухова ударить по большой группе бомбардировщиков. Летчики 156-го полка провели бой активно, расчетливо. Взаимодействуя парами и звеньями, они раздробили боевой порядок вражеских групп, сбили их с боевого курса, и только отдельным вражеским самолетам удалось прорваться к району цели. Но бомбы они сбросили беспорядочно, и основные

объекты от этого не пострадали.

Наши истребители преследовали бомбардировщиков до линии фронта. В ходе боя противник потерял семь машин. В 5 часов вечера того же дня гитлеровцы повторили налет. В нем участвовало 80 бомбардировщиков и 30 истребителей сопровождения.

Шесть «яков» 86-го гвардейского полка, которых вел капитан А. В. Зазаев, вылетели на перехват бомбардировщиков, но на высоте пять тысяч метров были встречены восемью ФВ-190, которые навязали нашей шестерке затяжной бой. Он был исключительно маневренным и активным. Наша группа состояла из сильных летчиков.

В ходе боя истребители Н. И. Марченко, П. К. Лобас, М. Ф. Манулин, А. М. Манов и Д. И. Кудрявцев сбили четыре «фоккера».

В то же время четыре «лага» из 156-го и группа «лавочкиных» из 630-го авиаполка вели бой с бомбардировщиками и одновременно отражали атаки истребителей. Бомбардировщики действовали с разных высот и направлений. Наши летчики сбили четыре Ю-87 и один Хе-111. Вместе с истребителями противник потерял в этом бою 9 самолетов.

Вечерело. Итак, на рассвете и на закате этого дня мы провели две схватки. Две, но какие! В общей сложности в налетах участвовало более двухсот самолетов врага. Этого было вполне достаточно, чтобы разрушить железнодорожный мост, ГЭС, смести с лица земли немало других важных объектов. Но все это оставалось на своих местах. Пострадал только один деревянный пролет моста. Уже на следующие сутки движение через него было возобновлено в прежнем ритме. Наши летчики — всего четыре десятка истребителей — оказались готовы к такой борьбе. Когда подводились окончательные итоги, то выяснилось, что за день фашисты потеряли 23 самолета. Кроме того, еще 9 их машин были сбиты зенитным огнем. [190]

Таких ожесточенных боев и такого разгрома, какой учинили наши летчики немцам в небе над Волховом 1 июня, мне еще не приходилось наблюдать. Ясное голубое небо было исчерчено черными шлейфами, которые тянули за собой горящие немецкие самолеты. При их падении на много километров прокатывались отзвуки мощных взрывов: некоторые бомбардировщики падали с полной бомбовой загрузкой. Повсюду белыми пятнами мелькали купола парашютов. Это экипажи сбитых самолетов покидали свои машины.

Наши истребители действовали решительно, быстро и очень организованно. Наблюдая этот бой, я как командир дивизии испытывал полное удовлетворение и в то же время остро сожалел,

что у нас так мало сил. При том мастерстве и отваге, которые показывали наши летчики, будь у нас вдвое больше сил, мы могли бы разгромить эти крупные бомбардировочные группы. 32 потерянных за день самолета — потери для гитлеровцев чувствительные, но если бы у нас были дополнительные силы, мы бы, конечно, сбили их намного больше.

Ход боя с земли наблюдали многие из дивизии. Была видна работа не только каждой эскадрильи, но и отдельных звеньев, пар и даже некоторых летчиков. Этот «всеобщий» контроль с земли оказывал, видимо, определенное психологическое воздействие на летчиков, заставляя их драться решительно и инициативно. И как следствие — высокая результативность.

На следующий день мы были готовы к столь же ожесточенной борьбе. Но... налетов не последовало. Спокойными оказались и дни 3 и 4 июня. Стало ясно, что противник ошарашен потерями. Однако 5 июня система «Редут» оповестила о том, что в направлении Новой Ладоги и Волхова идет большая группа вражеских самолетов. Трехдневная передышка, которую мы получили, крепко потрепав гитлеровцев в боях 1 июня, кончилась. К Волхову приближались 80 бомбардировщиков противника под прикрытием 20 истребителей.

Немедленно было поднято 18 истребителей, по шесть от каждого полка. В моем распоряжении оставался небольшой резерв, который я предполагал использовать в зависимости от хода боя.

После первого крупного налета мы стали более точно рассчитывать время подъема и посадки истребителей. Надо было успевать заправлять самолеты для быстрого повторного взлета при отражении налетов второго и, чаще [191] всего, третьего эшелонов. Технический состав перекрывал все установленные нормативы. Дважды гитлеровцы пытались блокировать ваши аэродромы. Первый раз — неудачно: наши истребители уже находились в воздухе. В другой раз они заблокировали аэродром 156-го истребительного полка, но летчики соседнего 86-го гвардейского авиаполка сравнительно легко его деблокировали.

Теперь ничто не мешало нашим летчикам. Шесть «яков» 86-го гвардейского авиаполка, которые вел старший лейтенант А. Н. Деркач, были направлены в район железнодорожной станции Жихарево, но вскоре стало ясно, что все самолеты противника идут в район Волхова, и я перенацелил группу туда. Получив указание с земли, Деркач изменил курс и над станцией Новый Быт увидел до 30 бомбардировщиков противника в сопровождении истребителей. Он решил всей шестеркой сразу атаковать их. Но восемь «фоккеров» этой атаке помешали и

навязали нашим летчикам бой. Эта попытка обошлась гитлеровцам недешево. В завязавшемся бою гвардейцы сбили три «фоккера» и «мессер». К тому же бомбардировщики, по существу, остались без охраны. На подходе к Волхову их атаковали «лаги» 156-го и «лавочкины» 630-го полков. В результате бомбардировщики были рассеяны, семь «хейнкелей» сбито, а отдельные машины, которым все-таки удалось прорваться к объектам, отбомбились неприцельно. Пострадало несколько жилых домов, но ни один военный объект разрушен не был. В ходе боя противник потерял одиннадцать самолетов. У нас было повреждено два истребителя, которые, впрочем, благополучно произвели посадку на своих аэродромах.

8 июня гитлеровцы попытались нанести удар по Волхову силами 45 бомбардировщиков под прикрытием 15 истребителей. И в этот день налет был успешно отражен — лишь незначительное повреждение получило железнодорожное полотно.

И снова противник изменил тактику. Не добившись уничтожения ГЭС и моста через Волхов, он подтянул с других направлений дополнительные силы бомбардировщиков и истребителей и перешел к целенаправленному и решительному воздействию на главные объекты. Это продолжалось трое суток, в течение которых совершалось по два налета. Стояли белые ночи. Гитлеровцы производили налеты в любое время суток.

В каждом таком налете принимало участие три эшелона самолетов. Первый из них обычно находился на высоте [192] пять тысяч метров, это Ю-88, которые шли в «колонне звеньев». Второй эшелон шел на тысячу метров выше и в таком же построении, его составляли самолеты Хе-111. Замыкали все на высоте четыре тысячи метров самолеты Ю-87. Каждый эшелон насчитывал от 30 до 34 звеньев, или около 100 самолетов. Всего в таком налете участвовало от 270 до 300 бомбардировщиков. Группы подходили к району цели с интервалом от 10 до 30 минут. Такой боевой порядок обеспечивал прицельное бомбометание каждым звеном в отдельности. Вероятно, эта тактика, по расчетам немецкого командования, должна была обеспечить стопроцентную гарантию уничтожения ГЭС и моста.

Такими массами бомбардировщиков — до трехсот самолетов в одном налете — гитлеровцы действовали в июле сорок первого года при налетах на Москву. Но в Московской зоне ПВО были сосредоточены десятки наших истребительных авиаполков, которые, собственно, и не позволили противнику нанести сколь-нибудь существенный ущерб нашей столице. Здесь же, в районе Волхова, у нас по-прежнему действовало менее полусотни

самолетов, и все расчеты противника были построены на том, что такие незначительные силы просто не могут противостоять армаде бомбардировщиков. Я не знаю, была ли где-нибудь еще ситуация, когда на очень узком участке фронта авиация противника применялась бы так массированно.

Само собой разумеется, что боевые порядки немецких бомбардировщиков обеспечивали эффективное использование их бортового огня. Чтобы избежать потерь от него, нашим летчикам нужно было атаковать вражеские эшелоны одновременно несколькими группами по всей глубине боевого порядка. Это заставляло гитлеровцев вести огонь сразу по многим целям и снижало его эффективность.

Но и с учетом применения наиболее целесообразной тактики у нас все равно сил не хватало. Противник об этом знал, как и наши возможности, касающиеся продолжительности полета. Поэтому он умело маневрировал моментом удара второго и третьего эшелонов, добиваясь, чтобы к его подходу наши истребители вынуждены были садиться для заправки топливом и пополнения боезапаса. С этим мы ничего не могли поделать, так как должны были порой всеми силами отражать налет первого эшелона. Вот и случалось порой, что к моменту подхода второго вражеского эшелона наши бойцы находились на земле. [193] Мы успевали взлетать на отпор третьему эшелону, и это само по себе казалось нам чудом оперативности, которую проявляли наши техники, механики и летчики, но увеличить «оборачиваемость» мы не могли.

Особое внимание хотелось бы обратить на тактику действия третьего эшелона — самолетов Ю-87, которые производили бомбометание звеньями с крутого пикирования до предельно малых высот. Некоторые из них выходили из пикирования так низко, что скрывались за невысокими берегами реки. Они надежно обеспечивались истребителями сопровождения на маршруте, в районе цели и на выходе из пикирования. Бомбы у них были замедленного действия. Тактика «юнкерсов» наглядно подтверждала решимость врага уничтожить наши главные объекты во что бы то ни стало.

Надо ли говорить о том, что в эти дни мы делали для противоборства вражеским армадам все, включая и то, что еще недавно в принципе могло казаться неосуществимым, и все за счет предельного напряжения, мужества и возросшего мастерства наших летчиков. Только одна бомба, сброшенная однажды «юнкерсом», задела верхнюю кромку фермы моста. Комиссия, проверявшая это повреждение, разрешила движение поездов. Но через сутки этот пролет рухнул. Правда он был довольно быстро

восстановлен.

На третьи сутки этого напряженнейшего периода фашисты сделали только один налет. Это был хороший признак: очевидно, их части усиления ВВС убыли с нашего направления. В дальнейшем гитлеровская авиация настойчиво стремилась выполнить ту же задачу, но ничего похожего на прежние три дня уже не было.

Объективности ради я должен заметить, что в те наиболее трудные для нас дни мы выполнили свою задачу не только благодаря исключительной самоотверженности личного состава, но еще и потому, что нам сопутствовало обыкновенное ратное счастье. Конечно же, нам просто здорово повезло, что все главные объекты удара остались в неприкосновенности.

* * *

Не добившись поставленной цели своими «сверхусилиями», гитлеровцы после 17 июня проводили налеты почти ежедневно, иногда по два раза в день. Снова хроника: [194]

17-го к охраняемым нашим целям рвались 55 бомбардировщиков в сопровождении 20 истребителей; 18-го — два налета — 95 бомбардировщиков и 40 истребителей; 19-го — 49 бомбардировщиков и 22 истребителя; 21-го — снова два налета, в которых участвовало 89 бомбардировщиков и 36 истребителей.

Всего за четыре дня — шесть попыток массированных ударов с участием 288 бомбардировщиков и 118 истребителей. Было сброшено около полутора тысяч бомб крупного калибра. Однако результаты выглядели довольно скромно: повреждены были деревянный пролет моста через Волхов и в нескольких местах железнодорожное полотно, подожжен один состав с боеприпасами, уничтожено семь вагонов и паровоз. Незначительно пострадала станция и некоторые другие объекты. Все повреждения были быстро устранены, и коммуникации по-прежнему продолжали работать с полной нагрузкой.

Таким образом, и на этот раз гитлеровская авиация свою задачу не выполнила и при этом имела большой урон.

Мы не только выстояли в чрезвычайно сложных условиях, но и одержали большую моральную победу. Это было ясно уже 23 и 24 июня, когда враг вновь большими силами совершал налеты, но не смог даже прорваться к Волхову и отбомбился бесцельно на перегоне между станциями.

И в мае, и особенно в июне мы, конечно, понесли потери. С каждым днем мне все труднее и труднее было выделять даже минимальный резерв, который я обычно старался иметь в ходе каждого боя. Наступало время, когда на отражение налета

требовалось поднимать сразу всех летчиков дивизии. Значит, надо было искать и новые тактические решения. А поскольку нет резервов, значит, их следовало искать в совершенствовании организации процесса самого боя и в методах управления им.

Управление у нас было централизованным. Я не только принимал решение на отражение налета, но и управлял боем в ходе его. Через командиров полков и эскадрилий, находящихся в воздухе, я по радио распределял цели, корректировал действия групп, осуществлял взаимодействие между ними. Поскольку большинство воздушных схваток проходило в пределах, доступных наблюдению с земли, централизованное управление сыграло важную роль. При этом — само собой разумеется! — летчики поддерживали строгую дисциплину в эфире. [195]

Другим важным моментом, который обеспечил нам успешное выполнение задачи, была наступательная тактика.

Собственно, альтернативы мы и не имели. Принять оборонительную тактику с теми малыми силами, которыми мы располагали, означало отдать инициативу противнику без борьбы. А это автоматически привело бы к срыву поставленной перед нами задачи. Понятно, что в такой ситуации многое зависит от боевого опыта каждого летчика, его волевых качеств и мастерства. Все эти качества пилоты продемонстрировали в небе Ленинграда. Как недавно назначенный командир я познал силу авиационной дивизии здесь, в боях над Волховом. Некоторые недостатки в организации боевой работы, которые проявились в самом начале нашего пребывания на Ленинградском фронте, впоследствии были полностью устранены, и соединение стало незаурядным по боеспособности.

Но сил у нас, как и прежде, было мало. В донесениях и при каждом удобном случае я настойчиво напоминал командованию воздушной армии о том, что для отражения массированных налетов средств у нас явно недостаточно. До поры до времени мои напоминания были гласом вопиющего в пустыне. Однако июньские события в воздухе встревожили командование, и для усиления прикрытия объектов восточного побережья в наш район была перебазирована 275-я истребительная авиадивизия. В трех ее полках насчитывалось 40 самолетов. Кроме того, решением командующего Ленинградским фронтом на восточный берег Ладожского озера были перебазированы два авиаполка из состава 7-го истребительного авиакорпуса. В одном из них было 8 истребителей «Киттихаук», в другом — 10 «лавочкиных». Всего было переброшено в район восточного побережья около 60 машин. Эта мера, хоть и несколько запоздалая, все же создавала нам более благоприятные условия для решения поставленных

задач. Налеты противника продолжались, усилились его удары по плавсредствам на переходах через Ладогу. И хотя воевали мы остатками самолетов, все же чувствовали, что нашего полку прибыло. А это имело решающее значение для надежного прикрытия коммуникаций, питающих фронт и город.

* * *

В середине июня у нас состоялся торжественный вечер, посвященный первой годовщине дивизии. Были подведены [196] итоги работы на Ленинградском фронте. Отметили и особую ответственность, возложенную командованием на дивизию, и характер боев по отражению массированных ударов бомбардировщиков противника.

Среди полков дивизии в боях особо отличился 86-й гвардейский авиаполк. Зрелыми командирами и незаурядными воздушными бойцами зарекомендовали себя командир полка подполковник С. Н. Найденов, гвардии капитаны А. В. Зазаев, И. Я. Попович, А. М. Манов, гвардии старший лейтенант А. И. Чубуков, гвардии лейтенант И. Ф. Мотуз, гвардии младший лейтенант П. А. Дадыко. В этом полку и многие молодые летчики воевали наравне с опытными асами. Например, младший лейтенант Д. И. Кудрявцев до прибытия на Ленинградский фронт вообще не участвовал в крупных боях. Здесь же менее чем за два месяца он сбил 11 вражеских самолетов. 8 самолетов было на счету старшего лейтенанта А. Н. Деркача. По 6 фашистов сбили младшие лейтенанты П. К. Лобас и В. П. Бойко. Младший лейтенант И. К. Сомов уничтожил 5 самолетов. Этот список можно было бы без труда продолжить.

Командующий 13-й воздушной армией генерал С. Д. Рыбальченко издал приказ, в котором объявлялась благодарность всему личному составу 240-й истребительной авиационной дивизии. Все воины соединения были награждены медалью «За оборону Ленинграда», 231 человек удостоился правительственных наград, 234 авиатора повышены в воинских званиях, из них 41 впервые получил офицерское звание.

Боевая работа между тем не прерывалась ни на один день. Несмотря на известное усиление нашей истребительной авиации в районах восточного побережья, обстановка в воздухе по-прежнему оставалась напряженной. К 1 июля 1943 года, после двух с лишним месяцев боев на Ленинградском фронте, 240-я истребительная авиадивизия (без оперативно подчиненного 630-го авиаполка)! имела в своем составе 21 боевой самолет: 15 «яков» в 86-м гвардейском авиаполку и 6 «лагов» в 156-м авиаполку. Не все из этих машин были в полной боевой готовности.

* * *

В первых числах июля я получил указание прибыть в штаб воздушной армии на совещание и, таким образом, оказался в Ленинграде. До сих пор мне приходилось безотлучно [197] быть, если не считать поездку к командующему Ладожской флотилией, в расположении дивизии, в основном в поселке Лужа, где располагались штаб и КП. Должен, кстати, заметить, что название поселка дает о нем исчерпывающую информацию. Заболоченная местность, непролазная грязь — шагу нельзя ступить без резиновых сапог — и комары, от которых не было спасенья. Они донимали нас и летом сорок второго на Северо-Западном фронте, но оказалось, что тамошние твари не шли ни в какое сравнение с лужинскими. В штабе, на КП, в землянке непрерывно жгли ветки, бумагу, ветошь — ничего не помогало. Во всех помещениях была такая концентрация дыма, что мы сами не могли ее выдерживать. А комарам хоть бы что! Мы сидели в болоте, в небе было черно от вражеских самолетов, и о том, чтобы хоть на несколько часов выбраться в город, не приходилось и мечтать. И так неделя за неделей почти три месяца.

Но вот я наконец попал в Ленинград. На совещании в штабе воздушной армии разрабатывались меры, направленные на снижение активности вражеской авиации. В частности, рассматривались возможности нанесения мощного удара по основным аэродромам противника с участием в этой операции всей авиации фронта. Требовалось детально отработать и изучить различные ее аспекты, поэтому совещание продлилось даже несколько дней.

Один из вечеров был у меня свободным, и мне предложили побывать в театре.

— Разве театр работает? — удивился я.

Оказалось, что некоторые зрелищные предприятия работают здесь как в мирное время. Я подумал, что такое возможно только у ленинградцев и больше нигде. Конечно же, я с удовольствием принял предложение.

Несколько позже у меня появилась возможность проехать по центральным улицам города днем. Разрушений, к счастью, было меньше, чем я предполагал. Никаких развалин на глаза не попадалось. Правда, как потом мне сказали, если они и были, то очень быстро убирались, и эта «косметика» проводилась всеми доступными способами и средствами. Всюду поддерживалась чистота, ходили трамваи.

Запомнились лица прохожих, переживших две блокадные зимы. Люди ходили медленно, часто останавливались, отдыхали. После прорыва блокады положение с продовольствием несколько

улучшилось, но до нормы, [198] конечно, было еще далеко. На ленинградцев я смотрел как на очень близких мне людей, невольно думал о том, что эти истощенные горожане, которые и передвигаются с видимым трудом, еще полные смены работают на заводах, выпускают оборонную продукцию.

Когда мы проезжали на машине по Невскому проспекту, была объявлена тревога: «Начинается артобстрел, укрыться в убежищах!» Не было у ленинградцев никакой суеты, никакой паники, растерянности: всё здесь уже видели, всё пережили, ко всему относились с твердым спокойствием.

На фронте я привык подавлять в себе эмоции, заставляя себя всегда действовать расчетливо и хладнокровно. Этому же учил и своих подчиненных. Но здесь, в городе, все, что попадало в поле зрения, вызывало переживания, каких мне потом до конца войны, пожалуй, испытать не пришлось. Физически ощущалась тогда вся тяжесть блокадного существования, будто в меня самого влилась часть того, что уже было пережито ленинградцами, и того, что им еще предстояло пережить. Когда мы покидали город, мне хотелось поклониться всем людям, которые жили в нем и сумели его отстоять. На подъезде к своей Луже думалось о том, что все-таки город уже вне зловещего кольца, что все попытки фашистов снова прервать связь Ленинграда со страной уже неосуществимы, что коммуникации действуют с полной нагрузкой и снабжение невской твердыни с каждым днем улучшается. Я вспоминал лица встреченных ленинградцев и был убежден, что тот, кто дожил до этих дней, доживет и до победы, был бесконечно рад, что все-таки встретился с городом, в котором родился, с городом своей курсантской юности. Удастся ли встретиться с ним еще — об этом не думалось. Я привык на войне ничего не загадывать наперед.

* * *

11 июля, вскоре после моего возвращения из Ленинграда, из главного штаба ВВС пришел приказ, в котором предписывалось перебазировать нашу дивизию с Ленинградского фронта на территорию Московского военного округа. На это отводилось пять дней — с 12 по 16 июля. Оставшиеся самолеты мы должны были передать 275-й истребительной авиадивизии.

Так завершились наши боевые дела на Ленинградском фронте. Воевали мы здесь около трех месяцев. Отразили [199] более сорока налетов противника, в том числе и такие, в которых участвовали сотни вражеских самолетов. В воздушных боях сбили 83 самолета противника и 61 самолет повредили. По нашим данным, мы уничтожили в воздухе 44 немецких бомбардировщика и 39 истребителей. Еще 4 немецких истребителя было сожжено на земле при блокировке аэродромов

противника.

По данным же немецких летчиков, которые попали к нам в плен, только за один месяц боев летчики соединения уничтожили 92 самолета. Вполне может быть: мы не всегда могли проследить за каждым атакованным и подбитым нами вражеским самолетом. Вероятно, многие из тех, которых мы считали подбитыми, не дотягивали до своих аэродромов.

Пленные показывали, что соединения, входившие в состав 1-го немецкого воздушного флота, из-за больших потерь в районе Волхова неоднократно пополнялись, особенно 54-я истребительная эскадра, осуществлявшая сопровождение бомбардировщиков. По их утверждениям, весной и летом в боях над Волховом 1-й воздушный флот понес такие большие потери, каких раньше он не знал. И такой урон в ленинградском небе причинили противнику всего около пяти десятков советских истребителей. Сейчас, спустя десятилетия после тех событий, даже мне это кажется удивительным, хотя в те дни я не только считал это в порядке вещей, но временами даже бывал недоволен действиями наших групп, полагая, что мы можем и обязаны воевать еще более успешно, результативно.

Так или иначе, а впереди новые задачи. Еще до передислокации в дивизии произошли перемены. Мы прежде всего распрощались с боевыми друзьями из 156-го истребительною авиаполка. Воевавший на «лагах», он перевооружался самолетами Ла-5 и был передан другому соединению. Не было с нами и 630-го авиаполка, который на Ленинградском фронте входил в наше оперативное подчинение. Что же касается самого сильного в дивизии 86-го гвардейского авиаполка, то он вместе с управлением дивизии и инженерно-техническим составом был переброшен в Подмосковье, где должен был получать новые самолеты Як-9.

19 июля из главного штаба ВВС пришло дополнительное распоряжение, согласно которому в дивизию вливались два полка. Одним из них был мой родной 42-й, в котором я начинал войну, другим — 900-й истребительный. [200] Оба они имели самолеты Як-9т. Таким образом, вся дивизия теперь была вооружена однотипными машинами. Это имело существенное значение для улучшения организации инженерно-технических работ, комплектования, использования запчастей и т. д. Кроме того, командованию соединения, конечно, было удобнее отрабатывать в частях технику пилотирования, элементы воздушного боя, групповую слетанность и многое другое, от чего зависела боеготовность дивизии в целом.

Для нас начинался важный период: за месяц надо было

получить самолеты с завода, перегнать их, облетать, переучить большое количество молодых летчиков. Необходимо было изучить и проанализировать накопленный опыт, выработать единые взгляды на тактику действий в масштабе полков и дивизии. Я уже хорошо знал, что на фронте любые упущения моментально дают о себе знать, что «непринципиальных» просчетов не бывает и что исправить их в боевых условиях чрезвычайно сложно.

Между тем схватки, проведенные на Ленинградском фронте, выявили определенные недочеты в нашей подготовке. Конкретно это выражалось в том, что многие наши летчики по-прежнему предпочитали вести бой на виражах.

Мы уже имели такие машины, как «яки» и «лавочкины», которые не только ни в чем не уступали немецким, но и по некоторым характеристикам превосходили их. Однако по укоренившейся в 1941–1942 годах привычке, по въевшейся в психологию людей оборонительной тактике боя наши летчики по-прежнему нередко дрались по старинке, не используя большие возможности новых машин.

Таким образом, арсенал важнейших приемов, которыми можно пользоваться в борьбе с врагом, непростительно сужался, и мы на этом, конечно, много теряли.

Выяснилось также, что зачастую наши летчики атаковали большие группы вражеских бомбардировщиков без учета системы их оборонительного огня. При этом атаки нередко производились не одновременно по всей глубине их эшелонов, как было необходимо, а последовательно. Это позволяло противнику сконцентрировать огонь на отдельной нашей атакующей группе и увеличивало наши потери. Иногда нарушалось управление истребителями с земли или было неустойчивым из-за недисциплинированности [201] некоторых командиров и летчиков в эфире. Это было недопустимо.

Короче говоря, недостатков хватало, и требовались энергичные меры, чтобы за месяц как следует подготовиться к предстоящим боевым действиям.

* * *

Хотя итогами боев на Ленинградском фронте я был удовлетворен, в те дни все-таки мысленно не раз задавал себе вопрос: почему такие важные объекты, от которых в первую очередь зависело снабжение войск, и ленинградцев, и, следовательно, устойчивость всей обороны города, мы вынуждены были прикрывать такими ограниченными силами? Размышлял о прошлом и приходил к закономерному выводу, что всему были свои причины, хоть и горькие, но в целом понятные. Мы

вынуждены были воевать при невыгодном для нас соотношении сил на Северо-Западном фронте в течение всего сорок второго года. Этому тоже были свои объяснения: борьба за стратегическую инициативу шла на других фронтах (в первую очередь — под Сталинградом), нашим эвакуированным заводам требовалось время на то, чтобы наладить массовый выпуск новой техники, и то, что выпускалось в ограниченном количестве, в первую очередь направлялось на решающие участки огромного советско-германского фронта.

Но под Ленинградом наша дивизия воевала весной и летом сорок третьего года. Ленинградский фронт с самого начала входил в число наиболее важных. Шел третий год войны, а у нас соотношение сил не менялось. Почему? Этот вопрос возникал у меня иногда потому, что в то время я еще почти ничего не знал о масштабах воздушных сражений, развернувшихся над Кубанью. А это была совсем особая страница войны.

После разгрома фашистов под Сталинградом логика дальнейшей борьбы заставила гитлеровское верховное командование искать стратегический шанс или реванш на юге.

На Таманском полуострове у противника оставалась очень сильная группировка. Ей отводилась важная роль в замыслах Гитлера, который весной сорок третьего года еще надеялся использовать Таманский полуостров как плацдарм для нового наступления на нефтеносные районы Кавказа. Кроме этого, фашистское командование намеревалось вынудить нас перебросить туда как можно [202] больше войск с западного направления и тем самым ослабить фронт.

Ставка Верховного Главнокомандования поставила войскам Северо-Кавказского фронта задачу разгромить вражескую группировку на Кубани. В начале апреля обстановка здесь была очень сложной. Противник, испытывая недостаток в войсках, собирался сорвать наше наступление с помощью авиации. Для этого к середине апреля на аэродромах Крыма и Тамани гитлеровцы сосредоточили основные силы 4-го воздушного флота, имевшего в своем составе 820 самолетов. С юга Украины в помощь ему фашистское командование могло дополнительно привлечь не менее 200 бомбардировщиков. Нельзя не сказать и о качественной стороне этих приготовлений. В состав вражеской истребительной авиации, например, входили наиболее известные отборные части, в том числе эскадры «Удет» и «Мельдерс», а также особая группа летчиков-асов, все части были укомплектованы самолетами новейших модификаций.

Воздушным силам врага с нашей стороны противостояло 600 далеко не самых новых самолетов. Поэтому наше командование

вынуждено было срочно усилить ВВС Северо-Кавказского фронта. Из резерва Ставки туда прибыли авиационные корпуса и дивизии, вооруженные лучшими отечественными самолетами Ил-2, Як-1, Як-7б и Ла-5. К 20 апреля число их в составе ВВС фронта было доведено до 900. Сосредоточение с обеих сторон для действий в ограниченном районе таких крупных сил авиации заранее предопределяло упорную и очень напряженную по накалу борьбу в воздухе.

Так и получилось. При этом основные события в небе Кубани происходили именно в тот период, когда наша 240-я истребительная авиадивизия вела борьбу с противником на Ленинградском фронте. О масштабах воздушных сражений над Кубанью говорят итоговые данные: с 17 апреля по 7 июня 1943 года авиация Северо-Кавказскою фронта произвела около 35 000 самолето-вылетов. За этот период противник потерял 1100 самолетов, из коих 800 были уничтожены в воздушных боях. Если мы сопоставим эти данные с количественным составом сил 4-го немецкого воздушного флота перед началом операции, то увидим — в числовом отражении, — что в боях над Кубанью гитлеровцы потеряли целый воздушный флот. Одерживать такие победы в тот период войны можно было только при умной экономии средств, сосредоточивая [203] стюп силы и ресурсы на самых решающих направлениях.

Сражение над Кубанью заметно подорвало воздушную мощь врага. Окончательный перелом борьбы в воздухе, как известно, наступил в ходе Орловско-Курской битвы. Сейчас для каждого, кого интересует история войны, эти вопросы очевидны. Но в ту пору нужно было иметь обзор стратегического масштаба для того, чтобы в объективном свете постигать ход событий. Естественно, такого обзора я в ту пору не имел и потому мысленно задавал себе вопросы, четкий ответ на которые могло дать только время.

На самолетах Як-9, которые нам предстояло получить, была установлена новая 37-миллиметровая пушка, которая существенно повышала огневую мощь истребителя. Это было очень важно для более эффективной борьбы с вражескими бомбардировщиками. Сильное оружие всегда радует бойца, и потому наши летчики с нетерпением ожидали новые самолеты.

Дивизии же предстояло принимать пополнение — 57 молодых летчиков. На переучивание, отработку групповой слетанности, высшего пилотажа и боевого применения отпускалось всего по 5 часов налета на пилота. Этого, конечно, было крайне недостаточно, особенно для молодежи. Но большего не давали. Когда дело дошло до полетов, я дал указание командирам полков, чтобы летчикам-новичкам планировали по

7–7,5 часов налета за счет времени опытных и обстрелянных воздушных бойцов.

Ветеранам дивизии на освоение Як-9 отводилось только по 2,5–3 часа. Погода нас не беспокоила: в конце июля она, как правило, устойчива. Тревожило снабжение — могли быть перебои с подвозом горючего и других материалов.

С подробным планом подготовки личного состава дивизии я поехал в штаб ВВС к генералу А. В. Никитину. Алексей Васильевич внимательно рассмотрел план, дал «добро» и приказал мне лететь в запасную бригаду в Саратов для отбора молодых летчиков. Тут же мне было выдано предписание на имя командира бригады полковника С. К. Михайленко. В нем было сказано, что по указанию Верховного Главнокомандующего из состава бригады необходимо отобрать 57 лучших летчиков для укомплектования 240-й истребительной авиационной дивизии.

В разговоре генерал сказал мне, что 240-я истребительная авиадивизия одной из первых получает самолеты [204] Як-9 с 37-миллиметровой пушкой и что ходом подготовки дивизии интересуется И. В. Сталин. Верховный, по словам А. В. Никитина, был заинтересован также в том, чтобы противник сразу же почувствовал, что у нас новые самолеты и поставлено новое мощное вооружение. К концу подготовки, указал А. В. Никитин, я должен доложить лично И. В. Сталину, как будет вводиться в бой дивизия. Насчет вызова для доклада мне, мол, будет дано особое указание.

* * *

На самолете Як-9 я вылетел в Саратов. Маршрут был проложен через Подольск и Тамбов. Благополучно произвел посадку в Саратове и, не теряя времени, поспешил в штаб бригады. Дежурный офицер доложил, что из командования бригады в штабе никого нет, поскольку сегодня выходной день.

— Все на отдыхе, — сказал он как о чем-то вполне естественном и привычном.

Это было совершеннейшей неожиданностью, поскольку для меня все выходные закончились 22 июня 1941 года и я вообще забыл о том, что существует такое понятие — выходной.

— Оказалось, командир бригады вместе с заместителями уехал на рыбалку. Связи с ними нет, пояснил дежурный, но если дело очень срочное, то можно послать на место рыбалки машину. Ехать туда примерно час. Делать было нечего. Я написал записку, в которой весьма настойчиво попросил командира бригады срочно прибыть в штаб. Машина тут же ушла. По моим прикидкам, получив записку, начальство должно было появиться к 16.00. Поэтому, когда оно прибыло к десяти вечера, я уже был

вне себя от раздражения.

— Что у вас за срочное дело? — спросил командир бригады с недовольным видом.

Сдержанно, хотя это мне стоило внутренних усилий, я объяснил, что прибыл за летчиками по указанию Верховного Главнокомандующего, и предъявил ему предписание.

— Но у нас всегда только срочные дела и всегда только по указанию Верховного, — с раздражением заметил командир бригады.

Этого я уже снести не мог. Быстро представил себе, [205] где был бы этот полковник, если бы на фронте он не то что сказал, а только подумал бы этак...

— Засиделись вы здесь, — отрубил я. — Тряхнуть бы вас и выгнать бы всех на фронт, на передовую, в самое пекло!

— Много вас таких грозных, — совершенно невозмутимо отреагировал полковник.

В конце концов я совладал с возмущением, которое накопилось во мне за полдня ожидания. Ведь прежде всего мне нужно было решить вопрос, ради которого сюда прилетел. Чувствовал, однако, что совесть моя не будет спокойна, если не проучу этого заевшегося тыловика. Но у меня будет возможность в Москве просить, чтобы здесь навели порядок.

Отобрав летчиков, на следующий день я вернулся в свой штаб и доложил А. В. Никитину, что задание выполнено. Вскоре мне пришлось говорить по служебным делам с начальниками того саратовского полковника, и я сказал все, что думал о командире запасной бригады. Был неприятно удивлен, когда увидел, что начальство этим полковником довольно и никаких мер, видимо, не примет. Позже рассказал обо всем генералу А. В. Никитину. Алексей Васильевич возмутился услышанным и обещал принять строгие меры.

* * *

Между тем подготовка дивизии шла по плану. Все самолеты с завода были получены вовремя. Отобранные из запасной бригады летчики прибыли через трое суток. По-прежнему меня беспокоила летная подготовка — в дивизии больше половины пилотов представляла теперь необстрелянная молодежь, и отпущенные нам нормы налета, конечно, были малы. Снова поехал в Москву, в штаб ВВС к генералу А. В. Никитину, и доложил ему, что необходимо увеличить налет, чтобы на фронте соединение было вполне боеспособным. Алексей Васильевич все это, видимо, понимал, но в ту пору — и я об этом знал — были серьезные трудности с горючим: шло лето сорок третьего года. Я сказал, что если придется докладывать И. В. Сталину об уровне подготовки

летчиков, то я должен буду заявить, что необходимо увеличить нормы налета минимум вдвое. Поинтересовался также тем, куда нас направят.

— Точно сказать трудно, — ответил А. В. Никитин, — [206] но пока планируем район Курской дуги. Готовиться нужно к этому.

Через два дня после моей поездки в Москву нам добавили еще по 5 часов налета. Это уже было неплохо: с такой подготовкой можно было вполне успешно воевать.

Истребитель Як-9 всем летчикам понравился. Эта машина отвечала требованиям своего времени. Она была создана для воздушного боя и полностью соответствовала своему предназначению. На истребителе Як-9 с успехом можно было сражаться с вражескими машинами всех систем и модификаций. 37-миллиметровая пушка обеспечивала большую эффективность поражения цели. Но при тренировочной стрельбе сразу выявилась особенность: стрельба длинными очередями с больших дистанций недостаточно эффективна — сильная вибрация оружия при стрельбе сбивала точное прицеливание. Она была следствием недостаточной амортизации крупного для авиационной пушки калибра. Кроме того, оружие имело большую скорострельность, а в боекомплекте было всего 30 снарядов. Значит, двумя очередями за несколько секунд можно было его израсходовать целиком. Тренировки показали, что наибольший эффект достигается при стрельбе короткими очередями (2–3 снаряда) с дистанции не более 100–150 метров. В применении к фронтовым условиям это означало, что летчик должен использовать первую атаку для безусловного уничтожения вражеского самолета.

В период переучивания я больше всего внимания уделял 900-му истребительному авиаполку. Командовал им майор А. Ф. Хотинский, заместителем по политчасти у него был майор И. О. Кутасин, начальником штаба подполковник А. И. Иваненко. Все они были знающими, опытными командирами, но часть в целом представлялась послабее других, поскольку в боях на Сталинградском и Брянском фронтах понесла большие потери и теперь в основном укомплектовалась молодежью. Поэтому и по прибытии на фронт 900-й полк всегда базировался на том аэродроме, который был ближе других к штабу дивизии. Забегая вперед, отмечу, что, несмотря на обновленный летный состав, воевал полк потом достаточно хорошо.

Параллельно с летной шла интенсивная командирская учеба. Во всех полках были проведены конференции, в ходе которых я получил представление об уровне подготовки [207] руководящего состава полков. В конце обучения в дивизии была проведена

летно-тактическая конференция, на которой были всесторонне освещены различные аспекты боевой работы истребительной авиации. Были также проведены показательные воздушные бои и стрельбы.

* * *

Пребывание на Ленинградском фронте во многом обогатило наш прежний опыт, и все это было самым серьезным образом учтено при проведении занятий в полках.

Некоторые наиболее важные моменты мне бы хотелось тут выделить особо.

Опыт отражения массированных налетов авиации противника наглядно подтвердил большое значение станций «Редут», объединенных в единую систему. Своевременный подъем истребителей в воздух обеспечивался тем, что данные со станций централизованно передавались во все заинтересованные инстанции и поступали непосредственно на КП полков. Кроме того, полки имели прямую проводную и радиосвязь с ротными постами ВНОС. Данные станций «Редут» с КП полка немедленно передавались командиру дежурной эскадрильи. Поэтому тот знал воздушную обстановку еще до взлета и сразу мог принять предварительное решение на построение боевого порядка для встречи с противником, а это имело большое значение.

С целью повышения маневренности в бою рекомендовались глубокие боевые порядки наших истребителей. Полк — из колонны эскадрилий, каждая эскадрилья — из колонны звеньев. В таком случае полк приобретает маневренность на уровне эскадрильи, эскадрилья — на уровне звена. Это важно использовать при действиях по глубоким боевым порядкам бомбардировщиков противника для проведения одновременной атаки по всей группе.

При отражении массированных налетов бомбардировочной авиации противника, имеющей сильное сопровождение, нашей истребительной группе прикрытия (как правило — в составе полка) первую атаку необходимо было осуществлять внезапно по бомбардировщикам, а после этого связывать боем истребителей сопровождения, чтобы усилить действие второго, ударного эшелона дивизии и нанести еще один сосредоточенный удар по бомбардировщикам. [208]

При широком построении бомбардировщиков — если встреча происходит на дальних подступах к цели — наибольший успех достигается при координированном ударе основных сил истребителей по головной и хвостовой части построения или одновременном ударе по разным его флангам.

Но во всех случаях успех приносят только согласованные,

заранее продуманные действия. Если же вражеские бомбардировщики находятся в непосредственной близости от цели, то нашим истребителям надо действовать по головным группам и их ведущим. Это, как правило, срывает прицельное бомбометание или не позволяет произвести его вовсе.

Командиры полков должны были шире практиковать свободный поиск самолетов противника над его территорией для перехвата вражеских авиационных групп еще на подступах к линии фронта. С этой целью в частях необходимо было создать и закрепить постоянные пары охотников. Подбор их следовало осуществлять из самых Опытных, результативных по победам в боях летчиков. В такие пары, как правило, сводили летчиков, связанных между собой боевой дружбой и взаимным доверием. Основой тактики охотников было высокое индивидуальное летное и огневое мастерство каждого, инициативность, смелость, смекалка и умение организовывать внезапные атаки.

* * *

Борьба в небе Ленинграда вскрыла и некоторые недостатки в нашей подготовке. Например, выявилась необходимость уделять самое пристальное внимание качественной стороне занятий в полках. Разборы многих важных для нас боев в частях проводились иногда формально, роль теоретической подготовки явно недооценивалась, в результате в последующих боях летчики и командиры групп нередко повторяли уже совершенные однажды ошибки, и на этом мы несли неоправданные потери. Такая практика была совершенно недопустимой. В период, когда мы перевооружались на самолеты Як-9 и готовились к следующему этапу боев, я принял все меры к тому, чтобы занятия в полках проводились на высоком уровне. В дивизию пришла в основном молодежь, и для нее каждое упущение в учебе могло обернуться большой бедой. [209]

Готовность соединения к боевым действиям проверяла инспекция ВВС Красной Армии и признала ее отличной. У всех после проверки было очень приподнятое настроение.

Оставалось только выяснить, на какой фронт нас пошлют. Я подготовил Верховному Главнокомандующему доклад по вводу дивизии в бой.

Во второй половине августа меня трижды вызывали в Москву, трижды генерал А. В. Никитин звонил в приемную И. В. Сталина, и каждый раз оттуда мне приходило указание ждать вызова. Я ждал всякий раз по нескольку часов, однако в конце концов из Кремля сообщали, что Верховный занят и принять не сможет. В последний приезд в столицу все определилось окончательно. Как и раньше, после длительного ожидания мне было сказано, что Сталин занят, но если, мол, дивизия готова, ее можно отправлять на фронт.

В августе мы готовились к перелету на курский участок. Нам выдали полетные карты этого направления. Не были известны только аэродромы базирования полков, и мы ждали сообщения об этом. Каждый понимал, какие крупные и важные события происходят в эти недели на Курской дуге. Но к тому времени, когда соединение закончило подготовку, наши войска уже добились перелома в ходе грандиозной битвы и на широком фронте перешли в наступление. Вместе с этим началось наступление и на других участках огромного советско-германского фронта. И вот вместо уже изученного нами южного направления, на которое все у нас мысленно нацелились, мы должны были по приказу от 24 августа 1943 года перебазироваться на северо-западное направление, на базовый аэродром Ржев. 240-я истребительная направлялась на

Калининский фронт в распоряжение командующего 3-й воздушной армией.

На новом фронте

В день получения нового приказа я вылетел в Ржев. Первым по графику туда должен был перелететь 42-й истребительный авиаполк, но мне надо было раньше осмотреться и встретить его и другие полки уже на базовом аэродроме.

Во время полета под крылом виднелись следы длительных ожесточенных боев. Часто попадались выжженные [210] поселки и деревни. Над пепелищами торчали одинокие мертвые печные трубы. Печальная, разоренная наша земля оставляла в душе тяжкое, гнетущее чувство.

Ржев с воздуха показался мне мертвой зоной. Ни одного целого дома, никакого движения на улицах — полное впечатление, что город покинут людьми. Это первое ощущение, как вскоре выяснилось, почти соответствовало истине: жителей там после почти полуторагодового периода фашистской оккупации оставалось совсем немного.

Взлетно-посадочная полоса была в плохом состоянии. Я это почувствовал при посадке. Самолет бросало во все стороны, в начале пробега он несколько раз отрывался от полосы, и удерживать его на дорожке было очень трудно.

Зарулив, куда мне указывал руководитель полетов, я выключил зажигание и отправился на полосу. В воздухе никаких самолетов не было, поскольку аэродром готовился принимать полки нашей дивизии.

Полоса оказалась в еще более плачевном состоянии, чем я смог почувствовать это при посадке. Воронки на ней самой и на рулежных дорожках были заделаны наспех, небрежно. То там, то здесь торчали целые кирпичи и острые углы больших камней. Видимо, ремонтными работами руководил человек, не имеющий понятия о безопасности полетов. Я не на шутку встревожился. Но за оставшееся время ничего собственно уже нельзя было исправить.

Расстроенный, я свернул с полосы на грунт, чтобы идти к радиостанции, но сопровождавший меня офицер из стартового наряда вдруг закричал:

— Мины! Тут кругом все заминировано!

Я остановился, и он, понемногу успокаиваясь, пояснил:

— Идти можно только кружным путем: еще не успели разминировать.

Час от часу не легче. Полоса — в аварийном состоянии, в сторону ступить нельзя ни шагу — все заминировано...

Пока шли к радиостанции, я отметил про себя, что на

аэродроме не сохранилось ни одной постройки. Люди живут в землянках и в подвалах. Та же картина опустошения...

Все это я отметил вскользь, не переставая думать при [211] этом о полосе. Как-то все будет? Знаешь, что летчикам грозит опасность, а изменить ничего не можешь. Самая неприятная для командира ситуация.

Когда я уже был на радиостанции, пришло первое звено командира полка подполковника Ф. И. Шинкаренко. Я взял микрофон и дал полную информацию о состоянии полосы, о недопустимости резкого торможения, о большой опасности сруливать с полосы и рулежных дорожек.

В соответствии с порядком, установленным еще перед перелетом, первыми приземлялись ведомые командира полка. Самолеты при пробеге бросало во все стороны, но все же пилоты произвели посадку благополучно. Я еще подумал: «Не так, оказывается, страшен черт...» И в это время заходил на посадку командир полка. Расчет и приземление — точно у посадочного «Т», как и положено опытному летчику, который еще в молодые годы работал инструктором в старейшем Качинском авиационном училище.

Но здесь благополучное приземление зависело не только от мастерства летчика. Федору Ивановичу не повезло: в начале пробега на правом колесе сорвало покрышку, самолет вынесло с полосы на грунт, и почти сразу же один за другим раздались два довольно мощных взрыва.

Дым рассеивался очень медленно: стояла безветренная погода. У меня кольнуло сердце. Вот так, на моих глазах, в относительно спокойной обстановке наверняка не стало лучшего командира полка. Сколько лет летал, заслужил звание Героя еще в советско-финляндской войне, сколько всяких передряг прошел на трех фронтах от начала Великой Отечественной войны, и вот так, на земле...

Между тем дым понемногу рассеялся, стал виден самолет — точнее не он сам, а то, что от него осталось. И вдруг из этой кучи обломков возник Шинкаренко. Весь в копоти, командир полка больше был похож на трубочиста, чем на летчика. Но живой! Живой и совершенно невредимый!

По проложенным мосткам, чтобы не подорваться, к самолету побежали люди. Федор Иванович от всякой помощи отказался. Он пытался привести себя в порядок, отряхивая с себя мусор и стирая копоть, но от этого пачкался еще больше. Очевидно, он так же, как и мы, еще не успел осознать все случившееся и потому с преувеличенным [212] усердием продолжал приводить себя в порядок. От этого занятия его отвлекли летчики полка: едва

только звенья появились в воздухе, Федор Иванович спокойно переключил свое внимание на подчиненных и начал руководить посадкой.

Было еще несколько сорванных покрышек. Но это уже происходило в конце пробега, и потому больше никто, к счастью, не выскочил на минное поле. Это — если говорить о полосе. Но при перелете у нас была еще одна неприятность.

В воздухе возник пожар в самолете молодого летчика 86-го гвардейского авиаполка сержанта В. П. Бойко. Он доложил об этом по радио командиру группы и получил приказ покинуть машину. Но летчик в самолете был не один: вместе с ним совершал перелет инженер эскадрильи инженер-капитан А. И. Богданов. Почти всегда часть инженерно-технического состава полков мы перебрасывали на новые аэродромы таким способом, ведь после перебазирования необходимо было готовить самолеты к немедленному боевому вылету. Богданов и парашюта не имел. Да если б и имел, все равно бы не смог им воспользоваться: выбраться из отсека, расположенного за спиной летчика, можно было, разумеется, только на земле.

Огонь уже охватил кабину истребителя, когда Бойко увидел небольшую площадку. Он сумел посадить самолет, но при этом получил сильные ожоги, потерял сознание и остался в горящей кабине. Богданов, который тоже обгорел, успел вытащить летчика из кабины и оттащить его метров на сорок от самолета. Едва он это сделал, машина взорвалась. Этот эпизод, как и любой боевой, потребовал от людей мужества, взаимовыручки и полной самоотдачи во имя спасения товарища. Только благодаря этому оба остались живы.

Таким образом, наш перелет на Калининский фронт превратился для многих летчиков в нешуточный экзамен.

* * *

После того как все полки произвели посадку, офицер оперативного отдела воздушной армии передал мне приказ командующего армией генерал-майора (впоследствии — генерал-лейтенанта) авиации Н. Ф. Папивина о перебазировании дивизии на фронтовые аэродромы. Штаб [213] дивизии должен был разместиться в селе Девятое, полки — на полевых аэродромах Репино, Дубозицы и Батурине. На каждом из них были батальоны аэродромного обслуживания. Подготовлена проводная связь между ними и штабом дивизии, а оттуда — со штабом воздушной армии.

Аэродромы были удалены от линии фронта на 25–30 километров.

Тут же я получил первую информацию о противнике. Авиация

гитлеровцев действовала на этом участке фронта активно группами до 50 бомбардировщиков под прикрытием истребителей. Она бомбит наш передний край, истребители противника, как никогда, действуют нагло...

На эти слова офицера штаба воздушной армии я сразу обратил внимание. Я хорошо знал, что фашистские пилоты ведут себя нахально только тогда, когда имеют явное численное превосходство. По одному этому признаку, не имея еще никаких данных о составе истребительных сил авиации фронта, я уже понимал, что они невелики. А это означало, что нашей дивизии снова предстоит драться в основном с преобладающими силами противника.

Мои опасения подтвердились уже на следующий же день, когда я узнал, что наше соединение по существу представляет собой ядро истребительной авиации фронта. С одной стороны, мне уже было, как говорится, не привыкать к такому положению вещей, но на душе было тяжело: снова основная нагрузка в боях за господство в воздухе на этом ответственнейшем направлении ляжет на нашу дивизию. Речь ведь шла о важнейшем этапе предстоящей Смоленской операции. Позади уже были воздушные сражения над Кубанью, перелом в грандиозной Курской битве, а нас еще ждали тяжелые, изнурительные воздушные бои, в которых мы могли рассчитывать только на себя. Грустновато как-то было это сознавать.

— Завтра вам надлежит прибыть к командующему для доклада и получения боевой задачи, — закончил свою предварительную информацию офицер штаба воздушной армии.

К исходу дня 24 августа все полки благополучно перебазировались на фронтовые аэродромы и приступили к боевому дежурству. Перелет на фронтовые аэродромы проходил на малой высоте в условиях строгой радиодисциплины: [214] противник преждевременно не должен был ни при каких обстоятельствах знать о нашем прибытии на фронт.

Утром 25 августа я докладывал командующему 3-й воздушной армией о боевом составе дивизии, об уровне подготовки летчиков, о боевом опыте и действиях на Ленинградском фронте. Н. Ф. Папивин остался доволен докладом, затем он поставил боевую задачу нашей дивизии.

Мы должны были прикрывать в полосе фронта наши наземные войска, вести борьбу за господство в воздухе и быть в готовности к сопровождению штурмовиков. Кроме нас в составе воздушной армии была еще одна истребительная авиадивизия — 259-я. Но она, как я понял со слов командующего, была истощена, ее боевой состав был невелик, и занимались летчики этого

соединения в основном обеспечением боевых действий штурмовиков и разведчиков. Как я и предполагал днем раньше, на нашу дивизию ложилась основная тяжесть борьбы в воздухе на Калининском фронте. Правда, командующий заметил, что при отражении массированных налетов вражеской авиации, если возникнет потребность, мне предоставляется право усилить свои части за счет находящихся в боеготовности самолетов 259-й дивизии. Впоследствии, в разгар боев на смоленском направлении, такая потребность возникала, но мне ни разу не удалось усилить наши группы за счет соседей. Когда бы я ни обращался по этому вопросу в штаб 259-й дивизии, ответ был один и тот же: «Истребителей на земле нет, они выполняют задачу по сопровождению штурмовиков». В какой-то мере эта ситуация очень напоминала ту, что была на Ленинградском фронте, когда нашу дивизию усилили флотской авиацией. Но там я по крайней мере иногда использовал несколько стареньких И-16. Здесь же полагаться надо было только на себя.

* * *

25 августа командующий проинформировал меня о том, что в ближайшие дни начнется наступление на Смоленск. Основную задачу в этой операции решают войска соседнего Западного фронта. Калининский помогает ему ударом на Смоленск с севера. На главном направлении действует 39-я армия Калининского фронта.

— Ваш КП следует иметь рядом с командным пунктом 39-й армии и организовать с ней взаимодействие, — [215] приказал генерал-майор Н. Ф. Папивин и поинтересовался тем, как я намерен управлять дивизией.

Этот вопрос нами был отработан заранее во всех деталях. Я подробно доложил о том, как у нас организовано управление и связь, как используются три радиостанции, как организовано на них круглосуточное дежурство, позволяющее полкам в любой момент дня и ночи принять мой приказ. Сказал, что в каждом полку в любое время суток одна эскадрилья находится в готовности к немедленному взлету (летчики сидят в кабинах), что другая эскадрилья имеет боевую готовность номер два, когда пилоты находятся у самолетов и, как только первая эскадрилья поднимается в воздух, автоматически переходят в готовность к немедленному взлету. Соответственно, повышается и степень готовности третьей эскадрильи. Все отработано с таким расчетом, чтобы за 6–7 минут можно было поднять дивизию в полном составе. Сбор эскадрилий по маршруту обеспечивает с КП наиболее гибкое и эффективное управление находящимися в воздухе группами.

Выслушав мой подробный доклад, командующий никаких поправок не внес.

От Н. Ф. Папивина я направился к операторам и разведчикам штаба армии и уточнил, где базируются основные авиационные силы противника, действующие на нашем направлении. Главными аэродромами, где располагались вражеские бомбардировщики, были Шаталово и Сеща. На смоленском аэродроме находились пикировщики 10–87 и истребители. Я узнал, что в течение августа немецкие бомбардировщики весьма активно воздействовали на наш передний край. Как правило, группами до пяти девяток. Бомбят они с горизонтального полета, с высот две-три тысячи метров и с одного захода. Эта тактика не была для нас новой. Истребители, сказали мне, действуют нагло, внезапно атакуют со стороны солнца или из-за облаков. Подходят они часто на малых высотах, поэтому их трудно обнаруживать своевременно. По всем данным выходило, что на этом участке фронта гитлеровцы чувствуют себя уверенно. Стало быть, борьба предстояла серьезная.

В тот день, находясь в штабе, я познакомился с командным составом 3-й воздушной армии — с заместителем командующего генералом С. П. Синяковым, членом Военного совета армии генералом Н. П. Бабаком, главным [216] инженером армии генерал-майором Е. А. Марковым, начальником тыла полковником И. М. Гиллером.

Ждали начальника штаба армии генерала Н. П. Дагаева — он вскоре прибыл из штаба фронта. От него я узнал подробности о масштабах предстоящей операции и том большом значении, которое придает ей Верховное Главнокомандование.

Противник уделял обороне Смоленска особое внимание, поскольку город как мощный узел сопротивления обеспечивал устойчивость всего северного фланга группы армий «Центр». Поражение под Смоленском сильно осложнило бы гитлеровцам дальнейшее удержание Белоруссии. Поэтому, несмотря на критическое положение под Орлом и Белгородом, фашистское командование не решалось снять из-под Смоленска ни одной дивизии. Наоборот: по нашим разведданным немцы свою смоленскую группировку вынуждены были даже несколько усилить.

Этот участок советско-германского фронта был стабилен в течение длительного времени, и противник создал здесь мощную оборону из пяти-шести полос общей глубиной до 100–130 километров. Наиболее сильно были укреплены первая и вторая полосы. Передний край проходил по господствующим высотам, прикрывался проволочными заграждениями и минными полями.

В главной полосе на километр фронта имелось по 6–7 дотов. В инженерном отношении так же хорошо была укреплена и вторая полоса.

Наступление Калининского фронта началось 13 августа — еще до прибытия нашей дивизии на фронт. Основной удар наносила 39-я армия (которой до 8 сентября командовал генерал-лейтенант А. И. Зыгин, а после него — генерал-лейтенант Н. Э. Берзарин) в направлении на Духовщину. На Демидов наступала 43-я армия (командующий — генерал-лейтенант К. Д. Голубев), на карте нетрудно увидеть, что 39-я армия действовала в направлении с севера на юг, а вспомогательный удар 43-й армии осуществлялся на юго-запад.

Гитлеровское командование, стремясь во что бы то ни стало сохранить свои позиции на центральном участке фронта и понимая, что под Орлом и Курском этого сделать уже невозможно, перебросило из-под Орла на смоленское направление 13 дивизий. Из них 11 — на направление главного удара, против наступающих войск Западного [217] фронта, и 2 дивизии в полосу Калининского фронта{9}.

Ставка временно приостановила активные действия этих двух фронтов, чтобы перегруппировать силы и подтянуть тылы. Одновременно с этим она уточнила направление главного удара войск Западного фронта не на Рославль, как было задумано сначала, а на Ельню и далее на Смоленск. Таким образом, теперь на смоленском направлении были сосредоточены основные усилия двух фронтов — Западного и Калининского.

Период, отведенный для перегруппировки сил фронтов, заканчивался. Именно в эти дни 240-я истребительная авиадивизия и прибыла на Калининский фронт. Нам предстояло принять участие в очередном этапе наступления, которое должно было завершиться взятием Смоленска.

В боях за Смоленск

Район базирования полков нашей дивизии долгое время был партизанским краем. История партизанской борьбы в этих местах имела давние традиции. На многострадальной смоленской земле захватчикам никогда не жилось спокойно. Фашисты это сполна прочувствовали на своей шкуре.

Население и бывшие партизаны рассказывали о зверствах карателей на оккупированной земле. Политотдел подготовил лекции, в основу которых легли материалы Чрезвычайной государственной комиссии по расследованию злодеяний фашистов. Должен сказать, что до поры до времени мы на фронте многого не знали о тех зверствах, которыми сопровождался на оккупированных территориях так называемый «новый порядок».

Эта трагическая сторона нашествия стала приоткрываться перед нами по мере того, как наши войска освобождали все большее количество советских городов и сел. Свидетельства тех, кто пережил оккупацию, наполняли сердца воинов жгучей ненавистью к врагу. Ежедневная опасность, которой жизнь солдата подвергается на войне, в конце концов дело понятное и привычное. Но та бесчеловечная, беспрецедентная по своему изуверству идеология, которую фашизм принес на нашу землю, вызвала [218] единую и беспощадную ненависть всего нашего народа и для каждого человека обнажила всю глубину бедствия, которое несли с собой захватчики. Уже одним этим гитлеровцы, которым до поры до времени сопутствовал военный успех, подписали себе смертный приговор.

...В начавшемся наступлении наша 240-я прикрывала войска, освобождавшие район Духовщины. Этот населенный пункт немцы называли «ключом от крепостных ворот Смоленска». Взятие Духовщины с северного направления открывало бы нашим наступающим войскам прямой путь на Смоленск. Поэтому подступы к ней стали ареной кровопролитных боев.

Наступление 39-й армии протекало поэтапно. В первую очередь (с 28 августа по 10 сентября) был нанесен отвлекающий удар на участке Понизовье, Сущево. Потом (с 14 по 28 сентября), перегруппировавшись, силы фронта нанесли мощный удар по району Тетерино, Понизовье. Он оказался для противника неожиданным. На главном направлении вражеская оборона была прорвана, и фашисты вынуждены были отступать на юго-запад.

Наиболее ожесточенные бои происходили все-таки на первом этапе — в конце августа и в первой половине сентября. Авиация врага стремилась сорвать начавшееся наступление наших войск, нанося беспрерывные массированные удары по боевым порядкам наземных частей. И вся тяжесть борьбы в воздухе легла на истребителей нашей дивизии. Некоторые из тех воздушных боев, которые мы провели тогда, дают довольно полное представление о том, какая напряженная борьба шла в воздухе.

4 сентября на отражение налета вражеских бомбардировщиков вылетела восьмерка Як-9 из 42-го истребительного авиаполка. Вел группу лейтенант С. М. Бражнец.

Немцев наши летчики встретили на подходе к Духовщине. На высотах от двух до трех тысяч метров к линии фронта приближалось до двадцати немецких бомбардировщиков разных типов. Там были Ю-88, Хе-111 и До-215. Истребители разделились на две группы: одно звено возглавлял Сергей Бражнец, другое — звено прикрытия — лейтенант Григорий Герман. Но так как немецких истребителей поблизости не

оказалось, оба звена одновременно атаковали бомбардировщиков.

Боевой порядок противника был нарушен. Развернувшись на сто восемьдесят градусов и даже не сбросив бомб, они рассыпались по звеньям и попытались уши в сторону Смоленска. [219]

В считанные минуты С. М. Бражнец сбил ведущего звена Ю-88, а его ведомый младший лейтенант А. С. Королев — правого ведомого. В то же время Григорий Герман, надежно прикрытый младшим лейтенантом И. Г. Чалмеевым, дважды атаковал звено До-215 и при каждой попытке сбивал по одному самолету. В результате в течение нескольких минут группа была рассеяна, бомбометание сорвано, два «юнкерса» и два «дорнье» сбиты. Наши пилоты потерь не имели.

В те же дни — описанные бои происходили в период с 4 по 8 сентября — во время другого вылета Сергей Бражнец шестеркой провел бой с девятью бомбардировщиками, которых прикрывали два ФВ-190. Одна паша пара завязала бой с «фоккерами», а две другие атаковали девятку. В ходе боя наши летчики сбили четыре «юнкерса» и один «Фокке-Вульф-190». Возвращаясь домой, они заметили еще одну вражескую группу — пять «юнкерсов» под прикрытием четырех истребителей. Снова завязался бой, в котором были сбиты один бомбардировщик и один «фоккер» врага. Таким образом, за один вылет шесть летчиков под командованием Сергея Бражнеца провели два воздушных боя и сбили семь самолетов противника.

Не менее результативно действовали летчики и других полков. 5 сентября звено гвардии лейтенанта Д. И. Кудрявцева за десять минут буквально разгромило крупную авиационную группу противника, в которой насчитывалось до 35 самолетов. Кудрявцев — летчик 80-го гвардейского полка — отличился еще в боях на Ленинградском фронте, где он за короткий период сбил больше десяти вражеских машин. В ту пору он был молодым летчиком, не имевшим до прибытия на фронт никакого боевого опыта. Сейчас, спустя каких-то три-четыре месяца, это был уже закаленный и искушенный воздушный боец.

Кудрявцев вел звено в направлении Смоленска, и вскоре наши летчики увидели до 25 немецких бомбардировщиков, которых прикрывали десять «фокке-вульфов». Д. И. Кудрявцев и М. Ф. Манулин с ведомыми разделились на пары. Первый связал боем истребителей, а другой атаковал бомбардировщиков. За десять минут схватки вражеская группа была рассеяна. Наши бойцы сбили два «юнкерса» и четыре «фоккера». Три машины из этого числа поверг М. Ф. Манулин.

Должен заметить, что наш первоначальный общий план — дать противнику сразу почувствовать нашу силу [220] — полностью себя оправдал. Уже через несколько дней после начала боев гитлеровцы стали искать новые тактические приемы. Наглость их истребителей как рукой сняло. Теперь они приближались к линии фронта, принимая все меры предосторожности. Впрочем, это их тоже не спасало: только за пять дней боев — с 4 по 8 сентября 1943 года — летчики нашей дивизии сбили 129 самолетов противника. Это можно было сравнивать с нокаутом: таких сокрушительных потерь за столь малый срок гитлеровская авиация на этом участке фронта раньше не знала. Тут сказалась и наша солидная подготовка, и глубокое осмысление ранее приобретенного опыта, и продуманная до мелочей тактика, и, конечно, отличные летно-тактические данные новых самолетов. И это с учетом того, что большую часть летного состава мы набрали из необстрелянной молодежи. Но в первых же боях молодые летчики отлично себя зарекомендовали.

Короче говоря, очень скоро мы почувствовали, что противник теряет уверенность и пытается менять тактику в поисках выхода. Один из таких тактических приемов заключался в том, что теперь гитлеровцы перед приходом своих бомбардировщиков высылали вперед группы истребителей с целью связывать боем наши группы. Поначалу эта уловка им удавалась: наша молодежь, завидев вражеских истребителей над полем боя, в состоянии бойцовского азарта шла в атаку. Гитлеровские летчики принимали бой, связывая наши пары, и в это время появлялись бомбардировщики. После того как однотипная ситуация повторилась два-три раза, нам стало ясно, что противник таким образом навязывает нам заранее продуманную тактику, и я дал указания летчикам в затяжные бои с немецкими истребителями не вступать, а связывать их боем малыми силами.

7 сентября восьмерка «яков» из 900-го полка прикрывала поле боя в районе Сущево, Прилесье. Ведущим был капитан А. М. Булочкин. Группа была эшелонирована по высоте — звено прикрытия во главе с лейтенантом Ф. Т. Бутурлиным находилось выше ударного звена Булочкина. Внезапно самолеты прикрытия были атакованы сверху двумя Ме-109. Их удар энергичным маневром был отражен, но тут же на ведомого Бутурлина лейтенанта А. А. Дюкова ринулись снизу два ФВ-190. Он вовремя заметил опасность, вышел из-под удара и предупредил ведущего. «Фоккеры» оказались на пересекающихся курсах с машиной Ф. Т. Бутурлина. Лейтенант довернул [221] свой «як» и тремя короткими очередями сбил головной «фокке-вульф». Втянуть наши истребители в затяжной бой на сей раз фашистам не

удалось: потеряв самолет, они ушли. Наша группа продолжала прикрывать наземные войска.

В тот же день над передним краем произошел ожесточенный воздушный бой. Наши разведчики, находившиеся в воздухе, доложили, что к линии фронта приближается шесть девяток бомбардировщиков разных типов — Ю-87, Ю-88 и Хе-111. Колонну прикрывали 16 истребителей. Эти данные поступили на КП дивизии своевременно, и я поднял по две эскадрильи от каждого полка.

Поначалу все шло как по нотам: две головные девятки Ю-87 были атакованы нашими перехватчиками в тот момент, когда они делали перестроение для бомбежки с пикирования. Завершить его они не успели и начали уходить, так и не сбросив бомбы. Идущие следом две девятки «восемьдесят восьмых» все-таки попытались бомбить, но торопливо, неприцельно, и, спасаясь от наших атак, тоже вынуждены были повернуть обратно. Истребители врага оказали активное противодействие, однако обеспечить надежное прикрытие своих бомбардировщиков не смогли.

Что же касается двух замыкающих девяток «хейнкелей», то они подошли с некоторым интервалом во времени, когда поднятые мной эскадрильи уже вели бой с «юнкерсами» и самолетами сопровождения. Поэтому последней я ввел в бой третью эскадрилью 900-го полка, которой командовал старший лейтенант П. П. Просяник. В ее ударную группу входили замполит полка майор Кутасин, старшие лейтенанты Просяник, Лисецкий и Сысоев, лейтенант Думан и младшие лейтенанты Яшин, Русецкий и Трофимов. Восемь летчиков. Еще две пары — старший лейтенант Климов с лейтенантом Быковым и лейтенант Толстов с младшим лейтенантом Барановым — оставались в прикрытии. Они связали боем 16 истребителей противника, а ударная группа атаковала бомбардировщики.

Старший лейтенант Г. Ф. Лисецкий с ведомым ударил по ведущему, а пара старшего лейтенанта П. П. Просяника по правому звену Хе-111. Просяник поджег головной «хейнкель», но при этом так увлекся, что не заметил, как был сбит его ведомый П. В. Русецкий, который и обеспечил своему командиру эту успешную атаку. Другая ошибка командира эскадрильи заключалась в том, [222] что он открыл огонь с большой дистанции и потому быстро израсходовал боекомплект. Оставшись безоружным, Просяник вскоре подвергся ударам со стороны четырех немецких истребителей, которые окружили его и потянули на высоту. Таким образом, руководить боем своих летчиков комэск уже не мог. Набрав шесть тысяч метров, он перевел свой «як» в крутое пикирование, чтобы оторваться от

наседавших фашистов. При этом старший лейтенант превысил максимально допустимую скорость — достиг семисот километров в час. Самолет только чудом не разрушился в воздухе. На земле обнаружилось, что фюзеляж был деформирован от перегрузок, местами отслоилась обшивка. К дальнейшим полетам машина была непригодна, и пришлось отправить ее в капитальный ремонт.

Оставшись в воздухе без командира, летчики эскадрильи тем не менее продолжали драться упорно и с должным мастерством: они сбили четыре «хейнкеля» и два «фокке-вульфа». Кроме младшего лейтенанта П. В. Русецкого в этом бою погиб и замполит полка майор И. О. Кутасин. Всего же при отражении налета летчики дивизия сбили 11 бомбардировщиков и 3 истребителя врага.

Все эти бои происходили в первых числах сентября. Только за пять дней — с 4 по 8 сентября — наши бойцы провели свыше пятидесяти воздушных боев и, как уже было сказано, нанесли противнику большой урон. И тогда он в очередной раз изменил тактику. Теперь гитлеровская авиация стала действовать крупными группами. В каждом налете, как правило, участвовало от 85 до 100 машин. После Ленинградского фронта такая тактика нам была не в новинку. Однако теперь для достижения успеха требовалось, чтобы каждый полк вылетал всем составом во главе с командиром. Другими словами, необходимо было целенаправленно использовать все силы дивизии, что исключало возможность патрулирования над передним краем. Если бы здесь были радиолокаторы типа системы «Редут», которые так помогали нам в боевых действиях на Ленинградском фронте, то многие решения, связанные с наиболее целесообразным использованием сил, значительно бы упростились. Но локаторов не было. В этих условиях напрашивался один выход: требовалось вести постоянное наблюдение за основными вражескими аэродромами. Кое-какой опыт в этом деле у нас уже был. 4 сентября, например, я выслал звено в [223] направлении Смоленска для свободной охоты и при этом поставил попутную задачу разведать смоленский аэродром. На подходе к нему звено обнаружило в воздухе до двадцати бомбардировщиков Хе-111. В тот момент взлетели еще и истребители прикрытия. Набрав высоту, они пристроились к «хейнкелям», и вся группа пошла на Духовщину. Командир звена сообщил обо всем этом на КП дивизии, после чего внезапно со стороны солнца атаковал бомбардировщики, расстроил их боевой порядок, сбил один «хейнкель». А мы тем временем подняли группу для отражения налета, и ей даже пришлось некоторое время выжидать. Этот

эпизод со всей определенностью показал, насколько нам важно наблюдать за аэродромами противника, особенно бомбардировочной авиации.

Зная примерный период активности немецких бомбардировщиков, я высылал наиболее подготовленные звенья и пары охотников к тем вражеским аэродромам, на которых базировались бомбардировщики. Наши истребители, используя для маскировки солнце, дымку, облачность, находились несколько в стороне от аэродромов Сеща, Шаталово, Смоленск и, не вызывая никакой реакции со стороны врага, наблюдали взлет его самолетов, сбор их в группу, а затем и в общую колонну, видели, как пристраиваются к ней истребители прикрытия, и, конечно, определяли направление, куда после сбора следовала вся армада. Эти данные тут же передавались по радио на КП дивизии и полков, и нам обычно хватало времени не только для того, чтобы поднять самолеты, но и упредить противника, встретить огнем приближающуюся колонну за 10–20 километров до линии фронта.

Эта наша тактика ответных действий оказалась правильной. Эффективность их резко возросла. Вскоре нам стало ясно, что чем раньше мы атакуем колонну самолетов противника, тем неожиданнее это для него, тем больших успехов мы добиваемся. Иногда поднятые на отражение налета наши эскадрильи атаковали противника в тридцати километрах за линией фронта — то есть там, где враг обычно чувствует себя в безопасности и совершенно не ожидает удара. При этом необходимую часть сил, один из трех полков, мы всегда держали над линией фронта на тот случай, если какая-то группа немецких бомбардировщиков отрывалась от общей колонны и все-таки достигала переднего края. В те дни мы работали с полным напряжением, однако, несмотря на сложную [224] обстановку в воздухе, у наших летчиков не было того постоянного перенапряжения, с каким мы воевали на Северо-Западном и Ленинградском фронтах. Боевой настрой в полках был очень высок. Наши пилоты уже почувствовали свою силу. Теперь мы не оборонялись и в каждом бою стремились сразу же перехватить у врага инициативу. Мы заставляли его менять тактику. Надо сказать, что гитлеровцы шли на это не от хорошей жизни. Мы сами активно искали врага в воздухе и атаковали его повсюду. Бои шли ожесточенные, потери с нашей стороны, конечно, были неизбежны, но при этом никогда еще мы не вели боев с такой результативностью. Командующий 3-й воздушной армией был удовлетворен результатами боевых действий дивизии.

Но иногда наша боевая активность оборачивалась для нас

неожиданной стороной. Передний край на стыке Калининского и Западного фронтов изгибался почти под прямым углом. Однажды, уже в середине сентября, два наших полка, как обычно в те дни, вылетели на перехват большой колонны бомбардировщиков противника. Разведчики своевременно доложили о том, что в направлении нашего участка фронта идут три группы самолетов по три девятки. Интервалы между ними составляли около 8–10 километров, всего же насчитывалось до 80–90 бомбардировщиков, не считая истребителей прикрытия. Мною был поднят третий полк. Колонна сильно растянулась, и появилась хорошая возможность внезапным ударом разгромить ее еще на маршруте. Командиры полков по радио доложили: «Цель видим». Я ожидал, что через несколько минут услышу доклад о ходе боя, но вместо этого последовал запрос: «Противник разворачивается на девяносто градусов вправо, после чего, видимо, пойдет на один из участков Западного фронта. Что предпринять?» «Атаковать на преследовании», — немедленно приказал я и тут же доложил командующему воздушной армией о принятом решении. К немалому своему удивлению, я получил приказ сажать истребители на свои аэродромы и быстро их заправлять.

— Вы свою задачу решили — и хорошо, — сказал командующий и добавил несколько слов о том, что обеспечение переднего края Западного фронта — не наша задача.

Я был обескуражен. Иметь выгодное тактическое положение для атаки и не воспользоваться этим? Но приказ есть приказ, и мне пришлось его выполнить. [225]

Чтобы запутать нас и дезориентировать, перемежая массированные налеты, противник иногда действовал и мелкими группами по 3–5 бомбардировщиков. Но с этими группами вполне справлялись наши пары и звенья, которые барражировали над линией фронта именно на этот случай. Поэтому мы не отвлекали силы от выполнения главной задачи, и немецкие крупные группы несли большие потери. О том, что они были весьма чувствительны для противника, говорило не только количество сбитых немецких самолетов, но и само поведение фашистов в воздухе. Теперь, завидев наши истребители, они нередко ложились на обратный курс и возвращались на свои аэродромы, так и не выполнив своей задачи. Иногда — как об этом рассказывалось в предыдущем эпизоде — гитлеровцы по ходу следования меняли объекты удара, поворачивая в других направлениях.

К середине сентября мы полностью контролировали обстановку в воздухе на своем участке фронта. Но «спокойная»

жизнь продолжалась недолго. Ничего не добившись массированными налетами, противник снова перешел к тактике действий мелкими группами (по 5–8 бомбардировщиков в группе). Иногда между ними вклинивались группы покрупнее — до трех девяток. Их было много, появлялись они часто и в разное время дня. Тактика слежения и перехвата, которая сослужила нам хорошую службу, здесь не годилась: нам пришлось бы дробить и распылять свои силы, и при этом мы все равно при перехватах не добились бы хороших результатов. Поэтому мы снова перешли к непрерывному патрулированию над линией фронта в составе эскадрилий. И снова почувствовали, как остро не хватает нам радиолокационной станции: с ее помощью мы могли бы более эффективно бороться с многочисленными мелкими группами.

В те же дни до меня дошли сведения, что командующий воздушной армией получил радиолокационную станцию РУС-2 и развернул ее в районе штаба воздушной армии. Я попросил его передать станцию в распоряжение дивизии. Н. Ф. Папивин отказал, но я снова и снова обращался к нему с той же просьбой, и в конце концов он уступил и сообщил, что станция вышла ко мне.

Стояла осень, начались дожди, грунтовые дороги были в крайне плохом состоянии, а местами попадались труднопроходимые, заболоченные участки. Не было ничего неестественного в том, что где-то на одном из таких [226] участков станция застряла и не прибыла к нам вовремя. И вот именно тогда две девятки вражеских самолетов сумели отбомбиться по нашим войскам. Раздался телефонный звонок, и я услышал раздраженный голос командующего:

— Я передал тебе станцию, а ты допустил, чтобы противник бомбил наши войска. Ты куда смотришь?

Я ответил, что станция ко мне еще не пришла.

— Ах, вот в чем дело! Выпросил станцию и не интересуешься, где она?!

После этого разговора настроение было крайне неприятное. И от упреков командующего, и еще в большей мере оттого, что пропустили мы эти две девятки бомбардировщиков, хотя каждому воевавшему человеку понятно, что закрыть наглухо от авиации противника передний край фронта было делом в тех условиях невозможным.

Через некоторое время снова раздался звонок из штаба воздушной армии, и я услышал спокойный голос генерала Н. П. Дагаева:

— Расстроен? Принимай меры — выручай станцию. Видимо, она застряла или отказал двигатель.

Начальник штаба армии сказал, по какой дороге шла станция, и в заключение добавил:

— Работай спокойно.

Станцию нашли на другой день. Она застряла в лощине, но к вечеру была уже в расположении дивизии, в течение ночи ее развернули и к утру следующего дня включили в работу. Эту единственную на весь фронт станцию я не решился держать на поле боя — там ее легко могли уничтожить. Она была развернута в районе штаба дивизии. Используя опыт боев на Ленинградском фронте, мы установили на КП всех полков приемники и централизованно передавали сведения о воздушной обстановке.

Воевать теперь стало легче. Я сделал попытку снять регулярные наблюдения воздушных разведчиков за аэродромами противника: теперь все наиболее важные направления обеспечивала станция, и я стремился иметь под руками как можно больше готовых к бою истребителей. Но попытка ослабить наблюдение за вражескими аэродромами была, как оказалось, преждевременной. Однажды, когда наши наземные войска успешно наступали, станция отказала, и мы «ослепли» на несколько очень важных для нас часов. Пришлось срочно высылать к вражеским аэродромам воздушных разведчиков и усиливать [227] прикрытие поля боя непосредственным патрулированием.

Были и другого рода сбои.

Станция работала нормально, обстановка в воздухе была спокойной, но вдруг локатор дал засечку: у самой линии фронта появилась большая группа бомбардировщиков. А у нас в тот момент над передним краем патрулировало только одно звено. Я дал ему целеуказания и тут же поднял две эскадрильи. Но когда они появились над полем боя, враг уже успел отбомбиться и уйти. Одному звену справиться с тремя девятками Ю-88, находившимися под сильным прикрытием истребителей, конечно, было сложно.

Мы предъявили претензии к расчету станции РУС-2: как это, мол, можно было «проглядеть» такую группу? Но оказалось, что станция работала нормально и доклад о бомбардировщиках был сделан немедленно, едва лишь локатор засек их. Мы снова усилили воздушное наблюдение, и дня через два после этого случая наши разведчики доложили, что к линии фронта приближается группа бомбардировщиков противника. Станция РУС-2, однако, ничего не показывала: самолеты шли к переднему краю на малой высоте. Только в двадцати километрах от него они начали набор высоты и, достигнув двух тысяч метров, практически с ходу отбомбились. Теперь стало понятно, почему

локатор давал засечку с таким запозданием.

Это многому нас научило. Вывод напрашивался сам собой: обеспечить надежный контроль за воздушной обстановкой можно только комплексно, сочетая все способы наблюдения. Мы использовали станцию, но при этом вели наблюдение за вражескими аэродромами, а также вменили в обязанность всем ведущим групп при встрече с противником сразу же передавать на КП данные о составе его группы, высоте, курсе, боевом порядке. Все данные наносились на планшет воздушной обстановки, и нам на КП была видна вся ситуация в воздухе.

В один из дней, когда до захода солнца оставалось несколько минут и мы уже по привычке считали, что налетов больше не будет, со станции поступили данные о том, что на высоте четырех тысяч метров идет большая группа самолетов. «Большая» — это может быть и шесть девяток, и три-четыре. Установить это с достаточной точностью по засечке локатора невозможно. Поэтому на отражение налета я поднял в полном составе 86-й полк, [228] который встретил противника на подходе к линии фронта. Вскоре было доложено о приближении другой и тоже большой группы, которая шла вслед за первой на высоте трех с половиной тысяч метров. На этот раз я поднял 42-й полк, который тоже своевременно перехватил фашистов. Но когда наши перехватчики уже завязали бой, выяснилось, что каждая из «больших» вражеских групп состояла из трех девяток машин. Знать бы об этом заранее — можно было бы поднять на отражение налета не такие большие силы.

До этого дня противник таких налетов в сумерки не предпринимал. И если не считать отдельных промахов с нашей стороны, то в целом в эти дни летчики дивизии действовали успешно. Поэтому гитлеровцы и пошли на очередную уловку, попытавшись нанести массированный удар в сумерки. И их расчет имел кое-какие шансы на успех, поскольку наши истребители в темное время суток боевых действий не вели. Но при этом немцы все-таки допустили просчет. Дело в том, что на высотах от трех-четырех тысяч метров и выше сумерки наступают позже, чем на земле. Поэтому первые две вражеские группы пришли несколько преждевременно: поднятые в воздух полки действовали в светлом небе, и это, само собой разумеется, не оставило противнику никаких шансов на успех.

Но вот летчикам 900-го полка пришлось отражать налет третьего эшелона позже. А это уже было сложнее.

Следующий эшелон вражеских бомбардировщиков (тоже три девятки) шел на высоте полутора тысяч метров, причем не компактной группой, как предыдущие, а тремя небольшими

группами с заметным интервалом. И локатор дал три последовательные засечки. Поэтому 900-й мы поднимали поэскадрильно.

Последней вылетала эскадрилья старшего лейтенанта П. П. Просяника. Она только что вернулась с боевого задания, самолеты заправлялись горючим, а летчики принаряжались для фотографирования: к нам прибыл репортер из фронтовой газеты, и мы ему представили подразделение П. П. Просяника как лучшее в соединении. Корреспондент скучал с самого утра: день выдался напряженный, между боевыми вылетами сделать снимок ему не удалось, и теперь, под вечер, наконец выдалась такая возможность. Но тут, когда первые две эскадрильи уже были в воздухе, станция РУС-2 дала очередную засечку. Летчики третьей эскадрильи 900-го полка вылетали [229] позже всех. На высоте полторы тысячи метров, на которой подходила к линии фронта очередная вражеская группа, было уже темно. Обнаружить самолет, когда и контуры-то его едва видны — только выхлопы из патрубков двигателей мерцают голубыми огоньками, — было чрезвычайно трудно. Однако наши пилоты свою задачу выполнили, и эскадрилья еще раз подтвердила, что она не зря считается у нас передовой.

Ни один немецкий бомбардировщик не нанес прицельного удара по нашему переднему краю. Летчики 86-го гвардейского и 42-го истребительных полков сбили 7 самолетов противника. Еще 3 вражеских машины уничтожили воздушные бойцы 900-го полка.

После боя третья эскадрилья приземлялась ночью при подсветке ракетами. Все, к счастью, сели благополучно. Хотя корреспондент фронтовой газеты так и не смог в этот день сделать снимка, но он конечно же понял, почему ему рекомендовали третью эскадрилью.

Этот неожиданный вылет под вечер, в котором участвовали все три полка, наглядно показал и высокую боевую готовность соединения в целом, и возросшее ратное и летное мастерство наших истребителей. Но, конечно, не будь у нас радиолокационной станции, вряд ли нам удалось своевременно и так успешно отразить вечерний налет восьмидесяти бомбардировщиков противника.

* * *

В середине сентября в разгар боев на Калининский фронт прибыл командующий ВВС Красной Армии маршал авиации А. А. Новиков. Он прилетел с оперативной группой и инспекцией ВВС, которую возглавлял генерал И. Л. Туркель.

Первым в нашей дивизии появился Иван Лукич Туркель. Он проверял готовность дежурных эскадрилий и боевое управление.

С этими вопросами у нас вроде бы проблем не было, поэтому я был очень удивлен, когда мне на КП позвонил начальник штаба дивизии полковник И. Ф. Тараканов и доложил, что инспектирующий остался недоволен нами. Особо отрицательно генерал отнесся к тому, что по моему разрешению летчики дежурных эскадрилий сидели не в кабинах своих машин, а находились возле них. Генерал нашел, что это серьезное нарушение существующего порядка. Мой разговор с И. Л. Туркелем по телефону ничего не дал: доказать ему я ничего не смог. [230]

При тех длительных и напряженных боевых действиях, которые мы вели изо дня в день, важнейшим фактором боевой готовности было физическое и нервное состояние летчика. Александр Легчаков, командир эскадрильи 42-го полка, мой боевой товарищ еще по Брянскому фронту, в те дни записал в свою тетрадь следующее: «В день делаем по 5–7 боевых вылетов. Сейчас только наши сели и заправляются, а мы в составе 10 самолетов находимся в готовности № 1. Сижу в самолете и дремлю: спать приходится мало — в 23 часа ложимся, в 3.00 подъем. Техник Василий Малышев наблюдает за сигналом с КП».

Такое состояние переутомления перед боевым вылетом испытывал даже опытнейший летчик! Между тем само это сидение в кабинах чрезвычайно утомительно и вызывает сонливость. В результате после сигнала к немедленному взлету летчик теряет минуты, чтобы прийти в нормальное состояние. Все, вплоть до запуска мотора и выруливания, производится, естественно, в замедленном темпе. Команды и указания по радио тоже воспринимаются несколько пассивно: организм утомленного человека не может «рывком» переключиться на необходимый ритм действий. Летом, например, продолжительность светлого времени составляет 14–16 часов в сутки, а на широте Ленинграда и того больше. Это значит, что при дежурстве поэскадрильно каждый летчик должен ежедневно просиживать в кабине самолета по 5–6 часов. Это выматывает не меньше, чем боевой вылет. Тем более что человек не знает, полетит ли он через минуту, через час или через два-три.

Я это состояние прочувствовал на себе еще во время службы на Дальнем Востоке. Ситуация в приграничных районах тогда была неспокойная, и мы, истребители, подолгу находились в боевой готовности номер один. Еще тогда нам было ясно, что если летчик находится у самолета, имея все снаряжение под руками, то по тревоге он занимает место в кабине и взлетает гораздо быстрее, чем после многочасового пребывания в дремотном и вялом состоянии. Поэтому я и разрешил летчикам

быть возле машин. Более того, во всех эскадрильях мы провели тренировки и убедились, что от этого боевая готовность не только не страдает, но, наоборот, повышается. Пилоты чувствовали себя бодрее и гораздо быстрее реагировали на все сигналы и команды. Конечно же, те летчики, которые не укладывались в нормативы, продолжали [231] тренироваться и, пока не обретали нужного навыка, несли дежурство в кабинах.

Все это я тщетно пытался объяснить генералу И. Л. Туркелю.

Вечером раздался звонок из штаба воздушной армии, и генерал Н. П. Дагаев сообщил мне, что на следующий день в 10.00 в расположение 240-й авиадивизии прибудет маршал авиации А. А. Новиков, которого я должен встретить и доложить ему о состоянии дивизии и о ходе выполнения боевых задач.

На следующее утро я был на аэродроме, куда должен был приземлиться самолет командующего ВВС Красной Армии. Генерал И. Л. Туркель тоже был на аэродроме.

Через несколько минут я рапортовал маршалу авиации А. А. Новикову. Мне уже приходилось докладывать ему в мою бытность командиром полка на Северо-Западном фронте, но сейчас я не был уверен, помнит ли меня Александр Александрович. Если и помнил, то виду, во всяком случае, не показал, и я представлялся ему как бы впервые.

А. А. Новиков пошел вдоль стоянок самолетов. Увидев истребитель, на котором было нарисовано более десяти звезд, по числу сбитых гитлеровцев, маршал спросил, чья это машина.

— Командира дивизии, — ответил шедший рядом инженер-подполковник Н. В. Корчагин.

Командующий посмотрел на меня:

— Значит, летаешь и сбиваешь самолеты противника. Это хорошо. Так и должен поступать всякий, кто хочет хорошо командовать дивизией.

Но я-то в последнее время летал мало. На Ленинградском фронте мне почти не приходилось подниматься в воздух, потому что при том небольшом количестве самолетов, которыми мы располагали, необходимо было все нити управления боем держать в одних руках. Потому я и находился безотлучно на КП. А на Калининском фронте, несмотря на большое напряжение, сил у нас хватало, самолетов — тоже. Но летать мне все же почти не удавалось: для этого мне нужен был надежный заместитель, который мог бы заменить меня на КП. А я на своего положиться не мог. Однажды, когда немецкие бомбардировщики приближались к линии фронта, он, находясь в тот момент на КП, не принял вовремя необходимых мер, и в результате гитлеровцы отбомбились без помех. Я получил строгое внушение от

командующего [232] воздушной армией и впредь вынужден был сам безотлучно находиться на командном пункте. Взаимоотношения с заместителем (не буду называть его имя, это был уважаемый, известный боевой летчик, прославившийся еще в Испании, но...) сложились у меня сложные. Когда маршал авиации стал расспрашивать, почему я не летаю, хотя есть такая возможность, я вынужден был признаться, что мне не на кого оставить КП дивизии.

— А кто у тебя заместитель? — спросил Александр Александрович и, когда я ответил ему, кивнул: — Знаю, знаю... Он что, все еще употребляет?

Пришлось ответить утвердительно.

— Жаль, — сказал маршал. — Он ведь давал обещание. Неплохим летчиком был... Ну что ж, помогу тебе.

Об этом разговоре, который был в присутствии инженера дивизии, стало известно личному составу, и это принесло очевидную пользу.

— Когда улетаешь на КП? — спросил вдруг маршал.

— Как только провожу вас.

— Хочу посмотреть и другие полки, — сказал А. А. Новиков. — На КП вылетай завтра утром, часам к восьми-девяти. Я приеду несколько позже. Мой приезд прошу не афишировать. Ясно?

— Все будет выполнено, как приказано!

После этого я сопроводил маршала авиации в 42-й истребительный авиаполк. Когда я докладывал о боевой работе этого заслуженного боевого коллектива, маршал спросил:

— Как справляется командир полка?

Я подробно и с большим удовольствием рассказал о Федоре Ивановиче Шинкаренко, который был моим командиром в сорок первом году, и добавил, что, на мой взгляд, он — готовый командир дивизии.

Потом маршал поинтересовался, есть ли еще в дивизии летчики, которые сбили более десяти самолетов противника. Я ответил, что есть, и назвал по фамилиям несколько человек, в числе которых был и Григорий Герман.

— Тех, кто заслуживает, представьте к присвоению звания Героя Советского Союза, — приказал А. А. Новиков.

Во время беседы с летчиками командующий авиацией поинтересовался их отзывами о самолете Як-9 с 37-миллиметровой пушкой. Оценки были хорошими: наши [233] пилоты любили эту машину. Маршал похвалил летный состав и сказал, что командование фронта и воздушной армии лестно отзываются о боевой деятельности 240-й дивизии. Тут-то генерал

И. Л. Туркель и доложил ему о том, что порядки в дивизии неважные. Пришлось мне давать маршалу подробные объяснения. Все это происходило в присутствии летчиков, которые подтвердили целесообразность практикуемого у нас метода дежурства. Вывод А. А. Новикова был для нас приятной неожиданностью.

— Если готовность с вылетом обеспечивается, то такая система себя оправдывает, и надо подумать, как распространить этот опыт на другие истребительные соединения, — заключил он.

Вскоре, когда маршал все еще находился в дивизии, с КП был получен сигнал на взлет полка в полном составе. Все эскадрильи уложились в нормативы, установленные для боевой готовности номер один. Александр Александрович отметил высокую боевую готовность полка, ценную инициативу по наблюдению за вражескими аэродромами и объявил всему летному составу дивизии благодарность.

На другой день я был в двух километрах от линии фронта на КП дивизии и руководил боевыми действиями своих истребителей, когда из штаба воздушной армии мне передали, что А. А. Новиков отправился ко мне на КП. Через некоторое время я увидел три приближающихся «виллиса». Когда маршал и сопровождающие его офицеры вышли из машин, а я уже бежал им навстречу, начался интенсивный артиллерийский обстрел, и все залегли около машин.

Налет продолжался минут пятнадцать, и когда я все-таки подбежал к машинам, картина была не слишком приглядной: все были мокрые, перепачканные грязью, шофер получил легкое ранение. Маршал, отряхнувшись, выслушал мой доклад и улыбнулся:

— Невежливо ты встречаешь командующего ВВС... — Потом, после паузы, добавил: — Ничего... Бывает хуже.

Едва мы пришли на КП, воздушные разведчики передали по радио, что с аэродрома Шаталово взлетела группа вражеских бомбардировщиков — 45–50 единиц. Вскоре эти данные подтвердил расчет радиолокационной станции.

Я поднял шесть эскадрилий. На высоте две с половиной — три тысячи метров и практически прямо над нами [234] наши истребители завязали бой. Горели, падая, немецкие бомбардировщики. Один наш летчик на глазах у всех присутствующих сбил подряд два из них. Зрелище было впечатляющее.

Всего в этом налете гитлеровцы потеряли семь самолетов. Само собой разумеется, бомбардировка была сорвана, группа — рассеяна.

А. А. Новиков приказал уточнить фамилию летчика, сбившего два самолета. Им оказался лейтенант Григорий Герман — заместитель командира эскадрильи из 42-го истребительного авиаполка.

Через несколько дней, 28 сентября 1943 года, был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР, которым звание Героя Советского Союза было присвоено Григорию Ивановичу Герману и мне.

* * *

Упорная борьба на земле закончилась прорывом вражеской обороны на главном направлении. Летчики дивизии прикрывали боевые порядки наступающих соединений, 900-й полк сопровождал штурмовиков.

Сильные бои развернулись на подступах к Духовщине. Здесь наши войска были временно остановлены. Линия фронта в те дни пролегала по небольшой речушке. Со стороны противника берег был крутой, на обрыве виднелась деревенька, от которой осталось пять-шесть домов и сараев. От нас к речке спускалось большое поле. Мы просматривались противником хорошо.

За полем был сосновый лес, на левой опушке которого находилось старое кладбище, заросшее деревьями и кустарником. Там, в сосновом бору, заняла исходное положение танковая бригада.

Линия обороны врага по крутому правому берегу речки возникла в ходе его отступления. Это был типичный промежуточный рубеж, на котором гитлеровцам удалось кое-как закрепиться. В инженерном отношении он не был оборудован как следует, поэтому успех готовящихся на этом участке ударов по немцам сомнений не вызывал. 240-й авиадивизии поставили задачу прикрывать с воздуха наши наступающие части, особенно в момент ввода в прорыв танковой бригады.

Я развернул свой КП на окраине кладбища: отсюда хорошо просматривались поле, речка, крутой правый берег и остатки деревушки. У меня была прямая связь со стрелковой дивизией из состава 39-й армии, действующей [235] на этом направлении. Надежно прикрыв войска непрерывным патрулированием наших истребителей, я ждал начала наступления.

В назначенное время после пятнадцати-, двадцатиминутной артподготовки танки и пехота пошли в наступление. Танки выходили с опушки леса волнами по 10–12 машин. Все, как мне казалось, развивалось нормально. Шла огневая дуэль. Некоторые дома и сараи на занятом фашистами берегу загорелись.

Когда первая группа танков подошла к речке на 400–500 метров, с вражеской стороны из-за домов и укрытий вышли 6–7

новейших самоходных орудий «фердинанд» и открыли огонь.

Все дальнейшее я наблюдал с большим волнением и тревогой. Когда две-три тридцатьчетверки уже горели, а другие стали останавливаться из-за повреждений, ожидалось, что наши танкисты сосредоточат свой огонь на «фердинандах» и уничтожат их. Однако машины второй волны продолжали продвигаться, обходя горящие Т-34, и тоже попадали под удары самоходок. А те, маневрируя, продолжали эффективную стрельбу, и вскоре количество наших горевших и поврежденных танков на поле значительно увеличилось. Только тогда несколько наших машин остановились и стали вести артиллерийскую дуэль с «фердинандами». Результат сразу сказался: три самоходки были поражены. Но это произошло с опозданием. Только три или четыре танка достигли речушки, и атака, конечно, захлебнулась.

Летчикам не так уж часто доводилось видеть танковые атаки глазами наземного наблюдателя. То, что мы видели под Духовщиной, нас потрясло. Но оказалось, это было далеко не все.

Когда стемнело, из-за леса залпами ударили «катюши» и артиллерия. Картина была впечатляющей и несколько приподняла у нас настроение. Командир стрелковой дивизии, КП которого был сзади нас, за лесом, километрах в трех-четырех от моего, сообщил, что на следующий день после более тщательной артподготовки и удара авиации дивизия будет продолжать наступление. Я попросил его предупредить меня, если в течение ночи что-нибудь изменится. Он обещал.

Проверив связь, предупредив всех о близости противника, я после ужина лег спать: поскольку ночи уже стояли прохладные, залез в спальный мешок. [236]

На рассвете меня разбудил дежурный офицер и доложил, что ночью противник без всякой артподготовки неожиданно контратаковал, отбросил части стрелковой дивизии за лес и снова быстро отошел. С КП пехотинцев никаких звонков не было. У нас же никто ничего толком не понял: услышали перестрелку, которая неожиданно началась и неожиданно кончилась, и решили, что это дело обычное. Даже не стали меня будить. Только когда противник, оттеснив наши части, стал отходить и часовые, охранявшие наш командный пункт, услышали поблизости чужую речь, они доложили об этом дежурному офицеру. Тот осторожно, без шума проверил доклад солдат и убедился в том, что противник рядом. Почему-то немцы обходили кладбище стороной: ни один из них туда не зашел. Нетрудно представить, что случилось бы, напорись они на наш КП: перебили бы всех нас как куропаток или, что еще горше, могли взять в плен. Дежурный немедленно привел в готовность

отделение охраны, но тех, кто спал, будить не стал, чтобы спросонья никто не зашумел и не запаниковал бы. Вероятно, в той обстановке это было разумно.

Выслушав этот фантастический доклад, я переспросил:

— Это точно, что из стрелковой дивизии к нам не звонили?

— Совершенно точно. Никто не звонил, никаких предупреждений не было, и до сих пор с ними связи нет, — отвечал он.

Я, конечно, все равно строго выговорил ему за то, что не разбудил меня и не доложил как полагалось. Это было равносильно невыполнению приказа. В данном случае обошлось. Но ведь тут все зависело от «авось».

Что же касается командира стрелковой дивизии, то он потом даже не думал оправдываться. Улыбаясь, сказал, что контратака немцев была настолько неожиданна, «как бывает на войне», что они — пехота, — говоря его словами, «подорвали» и забыли о боевых товарищах. Короче говоря, я понял, какое бывает взаимодействие.

Немцы своей успешной контратакой выиграли время и спокойно отошли на более выгодные позиции.

В данном случае ссылки командира стрелковой дивизии на превратности фронтовой жизни я принять не мог: побеждает обычно тот, кто умеет воевать, в частности, умеет организовывать и поддерживать взаимодействие. [237]

Такой вот был в сентябре частный эпизод, случайным свидетелем и даже участником которого я оказался. А в целом войска фронта наступали успешно. 19 сентября была прорвана последняя сильно укрепленная полоса вражеской обороны перед Духовщиной, и после энергичного штурма город был взят. В те же дни соединения соседнего Западного фронта овладели важным опорным пунктом на подступах к Смоленску — городом и железнодорожной станцией Ярцево. Путь на Смоленск был открыт.

С огромной радостью личный состав нашей дивизии воспринял благодарность Верховного Главнокомандующего. Почти три недели мы вели ожесточенные воздушные бои на этом направлении, одержали немало побед. Но и потери были тяжелые. Погибло 32 летчика и среди них — замечательный истребитель, командир 86-го гвардейского авиаполка подполковник С. Н. Найденов.

Всего в боях за Духовщину летчики дивизии совершили 1784 самолето-вылета. Сбили 155 самолетов противника, 58 бомбардировщиков и 97 истребителей. Дивизия потеряла 49 машин{10}.

Из этой борьбы дивизия, в составе которой больше половины было молодых необстрелянных летчиков, несмотря на значительные потери, вышла сильным и сколоченным соединением, способным успешно решать боевые задачи любой сложности. За короткий период более ста человек были удостоены высоких наград Родины.

Невельская операция

В последнюю неделю сентября полки нашей дивизии перебазировались на новые аэродромы. Управление соединения и его основные силы теперь были сосредоточены возле населенного пункта Ходатково. Передислокация нашей дивизии на новое направление означала, что теперь она будет развернута в западном направлении, и 240-я прикрывала правое крыло фронта, в составе которого действовали 3-я и 4-я ударные армии. Они были нацелены на хорошо укрепленный оборонительный район противника с центральным узлом обороны городом Невелем. [238]

Перед началом Невельской операции командиров соединений в штабе фронта подробно проинформировали о направлениях главного, вспомогательного и отвлекающего ударов, о задачах партизан, действовавших во вражеском тылу. В общих чертах были поставлены задачи перед авиацией. Они позже детально конкретизировались и уточнялись в штабе воздушной армии генералом Н. П. Дагаевым — человеком умным, прекрасно подготовленным, очень выдержанным и корректным. Даже в самые напряженные периоды нашей фронтовой жизни он работал без суетливой нервозности, умел вселять в подчиненных дух оптимизма и уверенности, и все мы невольно старались перенимать этот стиль.

Бои предстояли тяжелые. Прорвать вражескую оборону в направлении Невеля означало вбить клин на стыке крупнейших вражеских группировок «Центр» и «Север», что в случае успеха исключало маневр соединениями между ними. Это прекрасно понимал и противник. Невельское направление приобретало стратегическое значение. Поэтому основная полоса вражеской обороны, сравнительно небольшой протяженности (около 40 километров), имела несколько хорошо подготовленных рубежей. Местность в тех краях дает определенные преимущества обороняющейся стороне. Хороших дорог мало. Озера, болота и леса ограничивают возможности подвижных соединений для маневра. Все танкоопасные направления, дороги и подходы к узлам сопротивления гитлеровцами были густо заминированы, все пристреляно артиллерией, находившейся на хорошо оборудованных позициях. Немецкое командование было уверено

в неуязвимости своей обороны.

По замыслу командования Калининского фронта главный удар здесь должна была наносить 3-я ударная армия генерала К. Н. Галицкого, причем ударить решено было в наиболее труднопроходимом районе, изобиловавшем лесами, озерами и болотами, то есть там, где фашисты менее всего могли его ожидать. Войска армии вели большую подготовительную работу. Скрытно перегруппировывались и сосредоточивались танковые, пехотные соединения и авиация.

3-й ударной армии предстояло овладеть центральным узлом обороны — городом Невелём и тем самым содействовать развитию успеха 4-й ударной, которая должна была наступать южнее — на витебском направлении. [239]

Такова была общая обстановка на нашем участке фронта в конце сентября.

Маршал авиации А. А. Новиков о своем обещании не забыл, и вскоре у меня появился новый заместитель. Моим ближайшим боевым помощником стал подполковник Алексей Степанович Егоров, которого я хорошо знал еще по Ленинградскому фронту — там он командовал 156-м истребительным авиаполком. На левом фланге фронта в направлении действия 43-й и 39-й армий мы организовали ВПУ и создали там оперативную группу. Ею и стал руководить А. С. Егоров.

В последние дни сентября, когда шло перебазирование дивизии, я получил приказ командующего воздушной армией выделить двадцать подготовленных летчиков для перегонки из Подмосковья новых самолетов Як-9. Этими машинами мы пополняли наш парк после потерь, понесенных в сентябрьских боях. Приемка самолетов, их облет и организация перелета были возложены лично на меня. Таким образом, неожиданно для себя в последних числах сентября я оказался в Москве.

В нашей группе было пятнадцать наиболее опытных специалистов из инженерно-технического состава дивизии. Они принимали машины, после чего пилоты их облетывали. Такой порядок, казалось бы, должен был ускорить передачу самолетов, а между тем дело двигалось медленно. Причина была одна: в каждом истребителе обнаруживались какие-то недоделки, и приходилось самим доводить его, как говорится, до кондиции. Я пошел в дирекцию завода и выразил свое недовольство качеством сборки машин. Опасался, что там начнут оправдываться, может быть, даже кое-что отрицать — кому же приятно выслушивать нелестные замечания о своей продукции? Но меня, вопреки ожиданиям, выслушали молча, без всяких попыток оправдываться. А потом главный инженер завода с каким-то

грустным спокойствием пригласил меня пройти с ним в сборочный цех. Не совсем понимая, что это может изменить, я согласился.

В сборочном цеху работали женщины и подростки. Лица у людей были бледные, усталые от многомесячной работы с постоянным перенапряжением и явно недостаточного питания. Конечно, у многих здесь было мало опыта и квалификации, а у подростков — просто силенок. Я видел совсем детские лица, с которыми резко контрастировало выражение глаз: ребята поглядывали [240] на меня взглядом взрослых людей, хорошо понимающих, какую важную работу они выполняют. Наша сила на фронте во многом держалась на этих худеньких плечах. Спустя многие годы я вспоминаю то посещение авиационного завода как тяжелый сон. А тогда это была реальность.

После того, что я увидел, мы, конечно, больше претензий не предъявляли. Наши техники сами устраняли недоделки и быстро доводили каждую машину до кондиции.

Выбрав свободное время, я поехал в штаб ВВС, зашел в управление истребительной авиации, где доложил о том, как воюет дивизия, отметил отличные летно-тактические данные самолета Як-9 и особенно его эффективное вооружение, рассказал о том, как это отразилось на тактике воздушного боя. Там мне передали просьбу работников политуправления ВВС зайти к ним. В политуправлении офицеры сказали, что над нашей дивизией будет шефствовать Главное управление трудовых резервов при СНК СССР. Размещалось оно на Красной площади, в нижнем этаже теперешнего здания ГУМа. Вскоре я познакомился с руководителем этого главка Петром Георгиевичем Москатовым. Он произвел на меня впечатление человека умного, открытого и доброжелательного. Много интересного рассказывал о системе трудовых резервов, просил, чтобы воины нашей дивизии, когда им случается бывать в Москве, заходили в управление, где их всегда будут ждать. Договорились мы и о том, что на фронте примем в 240-й делегацию от трудовых резервов. Чтобы попасть в нее, объявлен конкурс, в котором учащиеся должны будут добиться высоких показателей при выполнении заказов фронта, показать хорошую успеваемость и дисциплину, активность в общественной работе. Я узнал, что на личные сбережения учащихся и работников трудовых резервов закуплены 10 боевых самолетов, которые будут вручены лучшему полку и лучшей эскадрилье дивизии делегацией.

Накануне нашего отлета на фронт в Колонном зале: Дома Союзов состоялось торжественное заседание, посвященное третьей годовщине со дня создания организации трудовых

резервов. Наша группа получила приглашение, и мы — тридцать летчиков и техников — попали на вечер. Нового обмундирования у нас не было, и поэтому наши бойцы пришли в своих стареньких, поношенных гимнастерках, на которых празднично поблескивали [241] недавно полученные ордена и медали. В помещении бывшего Дворянского собрания летчики и техники чувствовали себя как-то скованно. Нам отвели ложу. Начался вечер, и председательствующий П. Г. Москатов объявил, что в зале находятся летчики и техники, прибывшие с фронта из подшефной дивизии. Разразилась овация. Все встали, приветствуя наших ребят. Этого, конечно, никто из нас не ожидал, все были растроганы до слез.

Наша дружба с учащимися трудовых резервов, начавшаяся осенью сорок третьего года, впоследствии имела долгую и интересную историю. По сей день ветераны 240-й дивизии — желанные гости во многих профессионально-технических училищах, а в ТУ № 30 создан музей боевой славы соединения и его частей.

На 3 октября 1943 года у нас был запланирован вылет на фронт. Машины были доведены и опробованы. Нас снова ждали напряженные бои.

3 октября стояла неважная погода. Однако, несмотря на низкую облачность, наша группа благополучно совершила перелет на фронт. Мы прибыли как раз к началу операции. Теперь в дивизии было 87 самолетов.

Накануне нашего прибытия левофланговые армии фронта — 43-я и 39-я — нанесли отвлекающий удар на запад и после четырехдневных боев вступили на территорию Белоруссии. Этот удар достиг цели: он отвлек внимание немецкого командования от района Невеля. 6 октября после артиллерийской и авиационной подготовки войска 3-й и 4-й ударных армий начали штурм вражеских укреплений, прикрывавших Невель, и к исходу дня расширили фронт прорыва до 16 километров и продвинулись вперед на 8–10 километров.

С утра 7 октября противник предпринял отчаянные попытки остановить наше наступление и ввел в бой резервы сухопутных войск и авиации. Группами по 20–40 самолетов гитлеровцы пытались бомбить боевые порядки наступающих частей, подходящие к переднему краю резервы и огневые позиции артиллерии. Но ликвидировать брешь, пробитую в обороне наступающими советскими армиями, врагу уже было не под силу. И тогда для спасения положения в районе Невеля по приказу Геринга сюда был дополнительно брошен весь 6-й немецкий воздушный флот. Обстановка в воздухе стала труднейшей,

летный состав вел бои на пределе своих [242] возможностей. Но остановить наступление наших армий гитлеровцы так и не смогли.

В день начала наступления на Невель мы получили фронтовую газету, в которой под заголовком «Герой-истребитель Григорий Герман» был помещен материал о нашем летчике. Подробно описывалось несколько боев, которые провел Григорий. К слову сказать, после того сентябрьского боя, в котором он на глазах у маршала авиации А. А. Новикова вогнал в землю два бомбардировщика, на следующий же день Григорий Герман сбил еще два «юнкерса» и один «фоккер». А всего осенью сорок третьего года на личном счету заместителя командира эскадрильи уже числилась 21 уничтоженная машина врага.

Надо сказать, что фронтовая пресса наших летчиков не забывала. Писали о А. Н. Деркаче, И. К. Сомове, Л. К. Лобасе, М. Ф. Манулине, А. М. Легчакове, А. В. Осипове, Г. Р. Данилине, П. П. Просянике и о многих других. Минул только один месяц, как наша дивизия прибыла на фронт, но за это время воздушные бойцы соединения завоевали широкую известность и заслуженную славу. В начале октября их имена уже звучали как имена ветеранов Калининского фронта.

Когда 6 октября была прорвана оборона противника под Невелём, наши войска не встретили серьезного вражеского сопротивления. Но к утру 7 октября противник оправился от шока, подтянул резервы и начал отчаянно обороняться.

В течение недели наши летчики работали с огромным напряжением. Около трехсот самолетов (до 170 «юнкерсов» и «хейнкелей» и до 100 истребителей из эскадры «Мельдерс») было брошено противником в бой с целью сорвать наше наступление на невельском направлении. Если учесть, что полоса его была неширокой — около сорока километров по фронту, — станет понятно, какая сложная обстановка была над полем боя. И особенно трудным для нас был день 7 октября. В этот день бомбардировщики и штурмовики противника непрерывно шли к линии фронта. Чтобы обеспечить постоянное патрулирование, нам пришлось действовать небольшими группами в составе эскадрилий и звеньев. Летчики проводили воздушные бои, приземлившись, быстро заправляли машины горючим, пополняли боезапас и снова вылетали, снова вели схватку с врагом — и так до самых сумерек. Численному превосходству противника [243] наши истребители противопоставили боевую зрелость, высокое мастерство, упорство и несокрушимую силу духа. Например, только в одном бою, проведенном в тот день, эскадрилья 900-го истребительного полка, которую вел лейтенант Георгий

Лисецкий, атаковала вражескую армаду в сорок бомбардировщиков и в течение 9–12 минут сразила девять из них и, кроме того, два истребителя сопровождения. Этот бой проходил над головами пехотинцев, которые штурмовали Невель. Вид сокрушенных немецких самолетов был сильнейшим вдохновляющим зрелищем для атакующих воинов.

В другом воздушном бою того же дня эскадрилья 86-го гвардейского полка под командованием старшего лейтенанта В. И. Кокошкина атаковала 20 немецких бомбардировщиков, шедших под прикрытием 8 истребителей. Наши летчики подожгли четыре «хейнкеля» и два «фоккера». Эскадрилья потерь не имела.

По записям моего боевого товарища летчика 42-го истребительного полка Александра Легчакова нетрудно представить себе атмосферу тех дней: «Две зеленые ракеты, вслед за ними — еще две. Это команда на взлет эскадрильи. Ведущий десятки — командир эскадрильи капитан Н. В. Тихонов. Я веду звено. При подходе к линии фронта связываемся с пунктом наведения. Уже видны три девятки «юнкерсов», возле них кружатся немецкие истребители. Задача ясней ясного — бить бомбардировщиков. Слышна команда Тихонова, и мы на полном газу идем навстречу противнику. «Мессеры» выскакивают вперед. Их маневр разгадать нетрудно: хотят отвлечь нас и дать прицельно отбомбиться «юнкерсам».

В наушниках слышу голос ведущего:

— Атака!

Команда раздается в тот момент, когда звено нацеливается на немецкие истребители в лобовой атаке.

Вижу, начинает разворачиваться со своим ведомым командир эскадрильи. Немцы не принимают вызова и взмывают вверх. Теперь — резкий разворот на «юнкерсы». Их ведущий уже горит. Это, кажется, дело рук Тихонова. От огня моей пары загорается правый крайний бомбардировщик.

Наши самолеты оказываются сверху справа. Оглядываюсь и вижу, как на пару Тихонова сзади сваливаются четыре «мессера». Мне бить по ним сподручней. Ведомый это тоже видит. Мы отсекаем «мессершмитты».

В воздухе настоящая карусель. Наши пробиваются [244] к бомбардировщикам, одновременно отражая атаки сил прикрытия. В наушниках слышится и такое:

— Бей, братва!

Один за другим загораются три тяжелых самолета. К нам подходят еще шесть «яков». Куда подевалась четкость в строю немецких бомбардировщиков? В одиночку они ныряют вниз,

поворачивают в разные стороны, сбрасывая куда попало свой груз. За ними теперь трудно угнаться. На полной скорости отваливают «мессеры». Не наше дело преследовать их, все сделано...»

Это — типичная картина тех дней. Но, конечно, не каждый бой обходился для нас без потерь.

Последнюю схватку, которую провели командир звена 86-го гвардейского авиаполка лейтенант М. Ф. Манулин и его ведомый Евгений Куницын, видели с земли сотни пехотинцев.

Эта пара вылетела на свободную охоту и вскоре обнаружила 16 штурмовиков ФВ-190. На этот тип самолетов гитлеровцы подвешивали бомбы. Сбросив их, «фоккеры» начинали действовать как истребители. На этот раз они с бомбовым грузом приближались к линии фронта. Кроме Манулина и Куницына, в том районе тогда никого из наших летчиков не было. Ни минуты не раздумывая, пара атаковала группу ФВ-190. Гитлеровцы избавились от груза, не дойдя до цели, в считанные секунды их боевой порядок был нарушен. Но, увидев, что их атакуют всего два советских истребителя, вражеские пилоты быстро пришли в себя и всей армадой навалились на них.

Это был трагический и героический бой. Расстроив первоначальный боевой порядок «фоккеров», заставив их сбросить бомбы куда попало, наши воздушные бойцы уже выполнили свою задачу и могли бы выйти из боя: вражеские истребители уже не представляли для наземных войск какой-то опасности. Но наша пара все-таки приняла бой почти с двумя десятками вражеских истребителей. Митрофан Манулин, надежно прикрытый своим ведомым, провел три стремительные атаки и одного за другим сбил три «фокке-вульфа» подряд! Он дрался, пока не израсходовал боезапас. Но и после этого, прикрытый своим другом, он не сделал попытки выйти из боя, передал по радио Куницыну: «Выходи вперед и атакуй! Я прикрою!» Тот с ходу сбил четвертый «фоккер». Но в это же время был атакован и сбит безоружный Манулин. Оставшись один, Евгений не мог [245] выйти из боя. Это было бы самое разумное в сложившейся ситуации, но «фоккеры» обложили его «як» со всех сторон. Молодой летчик не дрогнул. В невероятно трудных условиях он продолжал с редким упорством вести бой и сбил пятый «фокке-вульф». Он погиб только тогда, когда израсходовал весь боекомплект. Его, безоружного, гитлеровцы сбили, навалившись всей оравой.

Обоих наших летчиков пехотинцы похоронили со всеми воинскими почестями, которые отдаются павшим героям. Лейтенант Манулин в этом последнем бою Довел свой личный

счет до 16 сбитых вражеских самолетов. Единственная ошибка, которую совершил в своем последнем вылете командир звена, заключалась в том, что, встретив большую группу вражеских самолетов и вступив с ними в бой, он не доложил об этом на КП. Только когда в процессе боя дежурный услышал в эфире голос Манулина: «Выходи вперед и атакуй! Я прикрою!» — в тот район срочно была перенацелена одна из наших групп. Но было уже поздно...

В те же дни погиб и замечательный боевой летчик командир эскадрильи 42-го авиаполка капитан Н. В. Тихонов. Посмертно ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Потеряли мы и прекрасного летчика Д. И. Кудрявцева. Это он, тогда совсем еще юноша, в боях на Ленинградском фронте сбил 11 самолетов врага. А всего за три месяца войны этот исключительно сильный и способный воздушный боец уничтожил, как и лейтенант Митрофан Манулин, 16 вражеских машин.

Наши боевые маршруты осенью сорок третьего года оказались очень нелегкими. Потерь было немало. Но бои за Невель, в особенности проведенные 7 октября, запомнились мне на всю жизнь. Именно в тот день наша 240-я противостояла в воздухе силам 6-го воздушного флота противника. Но потери, понесенные нами в упорных боях на земле и в воздухе, были ненапрасными. Все отчаянные попытки врага ликвидировать прорыв наших войск разбились о мужество и стойкость советских воинов. К исходу 6 октября войска фронта овладели городом Невель — крупным опорным пунктом и оперативно важным узлом коммуникаций на северо-западном направлении. Со взятием Невеля противник был лишен участка железной дороги Ленинград — Невель — Витебск — Орша — Могилев, который раньше позволял ему маневрировать резервами и перебрасывать их на другие направления. Враг лишился также важного узла [246] шоссейных и грунтовых дорог, по которым шло снабжение всей его северной группировки.

Советский народ услышал радостную весть об одной из крупных побед Красной Армии. Вместе с сообщением Совинформбюро был передан приказ Верховного Главнокомандующего, в котором давалась высокая оценка боевой деятельности отличившихся соединений, в том числе и нашей авиационной дивизии. Ей было присвоено почетное наименование Невельская. Войскам, освободившим Невель, Москва салютовала двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий. Этот победный гром тридцати с лишним батарей одновременно был данью памяти погибшим героям и наградой за доблесть живым. Еще двум летчикам

дивизии — Алексею Николаевичу Деркачу и Ивану Константиновичу Сомову (оба из 86-го гвардейского полка) было присвоено звание Героя Советского Союза. Десятки летчиков дивизии, инженеров, техников, механиков, офицеров управления были награждены орденами и медалями.

Но упорные бои по-прежнему продолжались. Воодушевленные присвоением дивизии почетного наименования Невельская, летчики сбили на другой день 12 вражеских самолетов. Ситуация продолжала оставаться сложной: непрерывными контратаками противник пытался выбить из района Невеля соединения 3-й и 4-й ударных армий. Кроме авиации гитлеровцы подбросили на это направление одну танковую и четыре пехотные дивизии из других групп армий. Однако никаких результатов это не принесло. Гитлеровская ставка в те дни с тревогой сообщала о событиях на витебском направлении. В ее официальном сообщении говорилось: «Все бои на Восточном фронте отступают на задний план по сравнению с тяжелым сражением в районе Невеля».

9 октября в дивизии отмечалось радостное событие: приказом Народного комиссара обороны № 243 42-й истребительный авиаполк был преобразован в 133-й гвардейский. Мне это было особенно приятно: в этом полку я начал воевать в июле сорок первого года.

Бои в воздухе продолжались. Против нас снова появились свежие авиационные части врага. Однако наши летчики уже чувствовали себя хозяевами в небе и непрерывно наращивали силу ударов.

Однажды эскадрилья старшего лейтенанта Георгия Данилина вылетела на перехват группы фашистских самолетов. К переднему краю приближалось 40 бомбардировщиков [247] Ю-87 и До-215. Около 20 «фоккеров» охраняли их, причем шли они ниже и лишь частью сил замыкали последний эшелон. Расчет гитлеровцев нашим истребителям был понятен: «спрятав» истребители под бомбардировщиками, они хотели наброситься на наши «яки», когда те будут выходить из пикирования после обстрела бомбардировщиков. Наши пилоты быстро это поняли, и после доклада ведущего о численности группы противника я поднял в воздух еще две эскадрильи. Между тем в эфире прозвучала команда Георгия Данилина: «Идем в атаку! Держитесь плотнее! После первой атаки группе прикрытия связать боем истребителей противника!»

Данилин атаковал ведущего «Дорнье» и с дистанции сто метров сбил его пушечной очередью. Следовавший за Данилиным лейтенант А. И. Кожанов поджег соседнего гитлеровца. В то же

время летчики Н. С. Сериков и И. Ф. Василисин вели напряженный бой с «юнкерсами». Сериков врезался в середину строя и развалил боевой порядок группы. Оба летчика сбили по одному Ю-87. В момент выхода из пикирования Сериков был атакован четырьмя «фоккерами». Молодой летчик показал высокое мастерство и сбил один из атаковавших его ФВ-190. Надо заметить, что Н. С. Сериков, несмотря на молодость, был сильным, перспективным бойцом. Над Невелём он за четыре дня сбил четыре фашиста. В этом бою эскадрилья Георгия Данилина уничтожила пять самолетов противника. Остальные вынуждены были повернуть вспять, так и не дойдя до линии фронта. Когда поднятые на усиление две другие наши эскадрильи подошли к району боя, гитлеровцев в воздухе над передним краем уже не оказалось. Георгий Данилин благополучно привел свою группу на аэродром.

В целом же за период с 6 по 11 октября 1943 года летчики дивизии произвели 1450 боевых вылетов и сбили 94 самолета противника{11}. Чтобы выполнить поставленные задачи, им приходилось совершать по 5–7 вылетов в день. Это была очень большая нагрузка, равная условиям боев 1941–1942 годов.

Любопытно и такое цифровое сопоставление: всего за время участия дивизии в боях на Калининском фронте, с конца августа до середины октября 1943 года, летчики [248] 240-й провели 111 только групповых боев. Соотношение сил в них было примерно такое: наших самолетов участвовало 564, противника — 1125, из них 642 бомбардировщика и 483 истребителя. Как видим, 2: 1 в пользу противника. Тем не менее характер схваток в принципе отличался от тех, которые мы вели в 1941 и 1942 годах, да и в 1943-м во время пребывания на Ленинградском фронте. На сей раз у нас была наступательная тактика, мы владели инициативой, которую ни разу не выпустили из рук. Тяжелый, но очень важный опыт прежних боев, а также оснащенность соединения новой техникой с мощным оружием позволили поднять его боеспособность на качественно более высокий уровень, и это сразу отразилось на результатах боев.

Менее чем за два месяца наши летчики сбили 222 самолета противника: 32 — Хе-111, 29 — Ю-88, 11 — Ю-87, 3 — До-215, 4 — До-217, 1 — «Хеншель-126», 125 — ФВ-190, 17 — Ме-109.

Мы за этот период потеряли 58 летчиков: 14 погибло в воздушных боях, 44 не вернулись с боевого задания. Наши потери в боевой технике составили 62 самолета.

Я привожу эти итоговые данные, датируя их серединой октября, потому что 15 октября 1943 был получен приказ командующего воздушной армией, согласно которому 240-я

авиадивизия в составе 86-го гвардейского и 900-го истребительного авиаполков завершила свои боевые действия и была перебазирована на аэродром Дубовицы для доукомплектования личным составом, материальной частью и для подготовки молодого летного состава к дальнейшим операциям.

133-й гвардейский авиаполк временно был передан в оперативное подчинение командиру 211-й штурмовой авиадивизии, обеспечивал действия штурмовиков.

В связи с изменением обстановки в результате успешно проведенных операций и с подготовкой новых наступательных операций на Прибалтику 20 октября 1943 года Калининский фронт был переименован в 1-й Прибалтийский. 20 ноября в командование им вступил генерал армии Иван Христофорович Баграмян.

* * *

Снова мы принимали молодое пополнение, снова проводили очень нужные нам тематические конференции в полках и в дивизии. У нас теперь был огромный и всесторонний опыт боевой деятельности в различных условиях, [249] и было совершенно необходимо довести этот дорого оплаченный опыт до каждого летчика. Дивизия сохранила свой боевой костяк. Многие некогда необстрелянные летчики стали теперь зрелыми командирами и наряду с ветеранами со знанием дела готовили молодежь как в профессиональном, так и в морально-психологическом отношении.

Несмотря на плохую погоду поздней осени, работа по вводу в строй пилотов-новичков прошла у нас без происшествий и каких бы то ни было срывов. Даже в тот период, когда мы находились в составе второго эшелона авиации фронта, в каждом полку каждый день одна эскадрилья находилась в состоянии полной готовности к выполнению боевых задач. Кроме того, на нас возлагалась задача по охране своих и соседних аэродромов воздушной армии.

Патриотизм наших воинов проявился не только в воздушных боях. По инициативе комсомольской организации 900-го авиационного полка был проведен сбор средств для детей-сирот, чьи отцы погибли на фронтах Великой Отечественной войны. Этот почин был сразу поддержан всеми комсомольскими организациями дивизии. В помощь осиротевшим детям авиаторы собрали довольно большую сумму. Вскоре в адрес комитета ВЛКСМ 900-го полка пришла телеграмма: «Передайте комсомольцам-фронтовикам войсковой части..., собравшим 110 тысяч рублей в фонд помощи детям-сиротам, мой боевой привет

и благодарность Правительства Союза ССР». Под телеграммой стояла подпись Верховного Главнокомандующего.

В конце декабря мы принимали шефов из трудовых резервов страны. Во главе делегации были Герой Советского Союза В. Г. Нетреба, его заместитель по политической части В. С. Головачев, а также М. А. Кондакова и Н. П. Марченко. Делегация официально и торжественно оформила передачу нам самолетов трудовых резервов самым лучшим летчикам. Для нас и для гостей это был большой и радостный праздник. Юноши и девушки — победители социалистического соревнования за право поехать на фронт — создали прекрасную концертную бригаду, выступления которой, уверен, ныне здравствующие ветераны дивизии помнят по сей день. Наши воздушные бойцы отчитывались перед шефами о своей боевой работе. Отчеты были подготовлены с большой ответственностью: мы понимали, что рапортуем тысячам и тысячам юношей и девушек, работающих в системе трудовых резервов. [250] Вместе с нами члены делегации встречали новый, 1944 год. Всех гостей мы подняли в воздух на У-2. Для большинства из них это стало радостным воздушным крещением. Жили шефы в землянках и в уцелевших избах рядом с летчиками, и поэтому они могли прочувствовать нашу будничную аэродромную жизнь. Для многих наших гостей пребывание на фронте, кажется, стало самым ярким воспоминанием тех лет. Я приведу здесь (отрывочно) воспоминания Маргариты Лифановой, тогда просто славной девушки Риты, а теперь заслуженной артистки РСФСР, актрисы театра имени Ленинского комсомола. Воспоминания, которые здесь приводятся, написаны по моей просьбе. Маргарита Лифанова в ту военную зиму была ведущей в концертной бригаде, которая прибыла к нам в канун 1944 года. «В 1943 году, — вспоминает актриса, — я училась в Техникуме трудовых резервов, где готовили мастеров производственного обучения, и участвовала в художественной самодеятельности. У нас были замечательные певцы, танцоры, великолепные гимнасты-акробаты, музыканты и даже свои поэты. У многих не было родителей. Нас кормили, одевали, учили — готовили в жизнь. На заработанные учащимися трудовых резервов деньги были куплены самолеты, танки, катера, а воины на них были нашими подшефными. Вот так в качестве шефов мы и направились на фронт в 240-ю истребительную авиационную дивизию.

Была зима. Концертная бригада составлялась из исполнителей лучших номеров. Боже, как мы волновались, как нам хотелось на фронт! И вот я оказалась среди счастливчиков. Нам стали собирать у кого что было теплое. Пришел крытый

грузовик, и мы отправились.

Было холодно — конец декабря 1943 года. Мы не знали, куда едем: в «пункт Н». Проезжали города и деревни, где недавно шли бои. Мы впервые видели, какие разрушения принесла война, фашизм. Деревни, где торчали только трубы, а люди, когда мы останавливались, появлялись из землянок или погребов. Дети, женщины, старики... Они не жаловались. Они радовались, что прогнали немца. Вязьма, Смоленск — груды развалин, люди живут в уцелевших кусочках домов...

Приехали к ночи. Нас повели в баню (таков закон). Это была землянка с печкой, где стояли бочки с горячей и холодной водой и ковши. Поселили нас тоже в землянках. Приближался новый, 1944 год, мы готовились к концертам. [251]

Сейчас я смотрю на фотографии: Володя Машков — играл на аккордеоне и пел, любимец публики! Люба Латкова — танцевала и так била чечетку (модную в то время), что мы гурьбой ходили за ней и умоляли научить нас — она это делала виртуозно. Да еще Люба Шевченко, с белокурыми волосами по плечам, — она пела украинские песни, и как пела! Покорила летчика (фамилии не помню, а звали его Васей), переписывалась с ним и после войны вышла за него замуж. На фотографии возле самолета У-2, на котором нас, желающих, «крестили», они рядом. Я тоже была в числе желающих полетать — это был мой первый в жизни полет на самолете. Я так восторгалась, что пилот решил показать мне, что такое «воздушная яма», и я утихомирилась... В дивизии нас утеплили: мне достались валенки, в которых я тонула, дали нам и теплые шапки. Мы со всеми перезнакомились. Это были мальчики чуть старше нас — от 18 до 21 года. Командир дивизии, тогда уже Герой Советского Союза, казался нам стариком, а ему было 30 лет. Это были замечательные, отважные, отчаянные ребята. На их самолетах были звездочки. Количество звездочек обозначало, сколько самолетов они сбили. Были среди них и «таранщики»: израненные, со шрамами, обожженные — они возвращались из госпиталей в свои полки. При нас они уходили в небо и возвращались иногда не все... От нас летчики старались скрыть потерю своих товарищей, но мы угадывали по их лицам, горевали, плакали. И тогда думалось: какой концерт? Зачем им сейчас концерт? Но нам сказали: надо уметь владеть собой, если вы артисты. И накануне Нового года концерт состоялся! Со сцены никого не отпускали сразу, бисировали по нескольку раз. Мы были счастливы.

Расставание было трудным. Друг другу желали победы, счастья, возвращения домой...»

Была у нас и еще одна делегация — это уже в последних

числах апреля — начале мая 1944 года. Она, правда, была небольшая по составу, но ее визит имел для нас огромное значение. Возглавляла ее Вера Григорьевна Емельянова. В дивизию было доставлено переходящее Красное знамя трудовых резервов, которое потом вручалось лучшему полку после подведения итогов каждой проведенной операции. А в первый раз шефы-делегаты передали его 86-му гвардейскому истребительному полку, которым командовал после гибели С. Н. Найденова подполковник В. А. Чистяков. Знамя принимал командир [252] лучшей эскадрильи полка Герой Советского Союза Алексей Николаевич Деркач, которому раньше довелось принимать десять боевых машин, построенных на средства учащихся трудовых резервов. Вот что вспоминала об этом Вера Григорьевна Емельянова, которая много лет проработала в этой системе:

«...Вылетали ночью. На аэродроме нас встретили двое летчиков. Спокойные, предупредительные, с дружелюбной улыбкой, они очень заботливо отнеслись к нам. Сказали, что летим в двух самолетах — я в одном со знаменем, в другом — ребята. Меня это смутило: я понимала, что несу ответственность за ребят, но так было предусмотрено, а ребятам не терпелось поскорее сесть в самолет... В темноте я еле забралась в самолет, кое-как там села, и вот мы летим. Самолет, который летел за нами, никак не удавалось разглядеть в темноте, хотя небо часто вспыхивало разрывами. Летели мы, как тогда показалось мне, по меньшей мере странно: то поднимались высоко, то падали, чуть ли не цепляя деревья. Виднелись красные, как пунктиром бороздившие небо, трассирующие пули. Совсем неожиданно самолет приземлился, и летчик закричал мне: «Прыгайте!» Куда прыгать, когда я даже пошевелиться не могла: в самолете было холодно, и я закоченела совсем. В общем, я как-то вывалилась из самолета, сразу увидела ребят, и мы, пошатываясь, пошли навстречу друг другу, обнялись. Но летчики стали нас торопить, указали место и крикнули: «Ложись!» Мы бросились на землю. Слышались где-то разрывы бомб, а мы себе лежали спокойно и даже стали дремать. Начало светать, мы стали потихоньку переговариваться, потом, не поднимая головы, начали посматривать друг на друга и вдруг стали хохотать: у одного нос оказался в земле, у другого — щека, у третьего — все лицо в полосках, а я, говорят, была зеленовато-серого цвета.

Запомнилось, как я попробовала чуть поднять голову и оглядеться: кругом — поле, позади нас — небольшой лесок, а сами мы лежим под небольшой насыпью. К своему ужасу, я не обнаружила ни летчиков, ни самолетов, и на какое-то мгновенье

оцепенела, А ребята продолжали потихоньку хохотать, это меня как-то успокоило, и я сказала: «Вы лучше представьте, как над нами будут смеяться летчики, увидев нас в таком виде». И тут наша «куча мала» так стала хохотать, что мы даже переместились на некоторое расстояние от того места, где лежали. Внезапно прекратились разрывы бомб и стало так тихо, [253] что мы умолкли. И вдруг слышим команду нашим летчикам: «По самолетам!» Оказалось, самолеты находились совсем недалеко: летчики, техники быстро сбрасывали с самолетов ветки и деревца, которыми они были замаскированы. Много позже я поняла, что нас доставили в дивизию не просто летчики первого класса, а летчики высочайшего класса, большой выдержки, большого гражданского мужества. Ведь это были совсем молодые ребята, а сколько добра, рыцарства и душевной красоты!

Мы благополучно долетели, нас уже ждали и встретили с большой теплотой, окружили заботой и вниманием. Зная, что к ним приедут лучшие из лучших производственников, летчики были изумлены, увидев маленьких, худеньких подростков. Произошла еле уловимая заминка, но потом, когда познакомились и, что называется, разговорили ребят, прониклись к ним особенной нежностью, какая бывает к младшим братишкам и сестренкам.

На рассвете 1 мая на опушке леса был выстроен полк. Мы с ребятами стояли вместе с командованием полка и очень волновались. Я приготовила небольшую речь и от имени Государственного комитета вручила Знамя 86-му гвардейскому полку. Принять Знамя было поручено командиру лучшей эскадрильи Герою Советского Союза Алексею Николаевичу Деркачу. Летчики этой эскадрильи летали на самолетах «Трудовые резервы фронту». Вручение прошло очень торжественно и красиво. После торжеств многие летчики вылетели на боевое задание, а оставшиеся летчики производили учебные полеты. Мы все присутствовали на этих полетах и видели, с каким мастерством летчики поднимались в воздух, а что они вытворяли в воздухе — это передать невозможно. Мы стояли как зачарованные, задрав голову...

Вечером мы вручили подарки. По случаю праздника 1 Мая и вручения Красного знамени был праздничный ужин, который прошел очень весело. Ребята мои освоились, свободно читали стихи. Пели все вместе любимые песни тех лет. Много было разговоров о Москве, о ее площадях и улицах, говорили и мечтали о конце войны и о победе. Летчики были рады ребятам, они их связывали с домом, с братьями и сестрами.

Наша командировка была рассчитана на 5 дней, но командир

полка Владимир Алексеевич Чистяков предупредил меня, что придется задержаться, так как не было возможности нас отправить. Ребятам сказали, что нас очень просят остаться. Они сами чувствовали, как им [254] рады, и были счастливы. Задержались мы еще на три Дня и 7 мая выехали обратно уже другим маршрутом.

Приехав в Москву, ребята много выступали перед своими сверстниками из других училищ, рассказывали о незабываемых встречах на фронте, что имело исключительно большое значение для молодежи.

Ветераны этого полка до сих пор частые гости учебных заведений профтехобразования».

Я не имею возможности приводить здесь более подробно воспоминания и других участников таких встреч, но хочу повторить, что это были незабываемые дни и в жизни летчиков, и в жизни дорогих наших шефов. И до настоящего времени ветераны дивизии и сам я поддерживаем связи с учащимися — теперь уже системы профтехобразования. Возраст и прошедшие десятилетия не затрудняют нам общение, мы быстро находим общий язык. И я всю жизнь горжусь тем, что сам вышел из трудовых резервов. В Москве в техническом училище № 30 создан музей боевого пути нашей 240-й истребительной авиадивизии. Многолетняя дружба разных поколений совершенно естественна по своей сути для всей нашей жизни. В этом в определенной мере проявляется неразрывная связь нашей армии и парода.

* * *

К весне 1944 года численность боевых машин в полках была доведена до 40, а в целом в дивизии — до 124 самолетов. Все их, новые, наши летчики перегнали с авиазаводов организованно, без каких бы то ни было происшествий. Кроме того, летчики 86-го гвардейского полка доставили самолеты и для соседней 259-й истребительной авиадивизии. В апреле наша 240-я прошла все инспекторские проверки и получила оценку «хорошо».

12 мая 1944 года наша дивизия была передана в состав 4-й воздушной армии, которой командовал генерал-полковник авиации Константин Андреевич Вершинин. 4-я воздушная входила в состав 2-го Белорусского фронта.

В связи с переброской соединения на другой фронт командующий 3-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации Н. Ф. Папивин издал приказ, в котором были подведены основные итоги его боевой работы на Калининском фронте. Отмечалось, что летный состав 240-й истребительной показал высокое мастерство, мужество и стойкость в борьбе с численно превосходящими силами противника, что он произвел 2559

боевых вылетов, сбил в [255] воздушных боях 223 вражеских самолета, из которых 80 бомбардировщиков и 143 истребителя. В приказе были названы фамилии наиболее отличившихся летчиков. Из 86-го гвардейского полка: заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Н. А. Сергунин за время боев над Духовщиной и Невелём сбил 10 самолетов противника; старший лейтенант И. А. Кулаков и лейтенант Н. И. Марченко по 8; из 133-го гвардейского полка сбили: капитан С. М. Бражнец — 6, капитан А. М. Легчаков — 4, заместитель командира полка майор А. В. Осипов — 6 самолетов; из 900-го авиаполка: старший лейтенант И. Е. Климов и лейтенант Н. А. Думан — по 3 самолета.

Летчикам, отмечалось далее в приказе, гвардии старшему лейтенанту И. К. Сомову, гвардии капитану А. Н. Деркачу, гвардии капитану Н. В. Тихонову, гвардии старшему лейтенанту Г. И. Герману было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

От себя могу добавить, что список летчиков, которые в боях на Калининском фронте сбили по 3 и более вражеских самолета, можно было бы значительно расширить. Сюда, конечно, попали бы погибшие летчики Манулин и Кудрявцев, Сериков и многие их боевые товарищи.

В те дни, когда комиссия из 4-й воздушной армии принимала дивизию, 133-му гвардейскому истребительному авиаполку вручалось Гвардейское знамя. Эта приятная миссия была поручена мне.

Долог и труден был путь авиаторов к этому дню. Вручая знамя, я вспоминал лица однополчан, с которыми начал воевать: к весне сорок четвертого года ветеранов среди летчиков оставалось совсем немного. К ним относился, конечно, и мой первый фронтовой командир Федор Иванович Шинкаренко. Все победы полка были связаны с именем этого незаурядного летчика. Вскоре после вручения полку Гвардейского знамени Федор Иванович простился с нами. Он был назначен на должность командира авиационной дивизии, вооруженной новыми самолетами Як-9л, которые были истребителями-бомбардировщиками. Машина принципиально новая. Требовалось не просто освоить ее, но и отработать совершенно новые способы боевых действий, новую тактику применения именно такого типа самолета. Не случайно эту работу поручили Ф. И. Шинкаренко. Он любил новаторский поиск. Мы пожелали ему удачи на дорогах войны. Грустно было расставаться, но я был рад за Федора Ивановича: по [256] нашему убеждению, как я уже говорил, он давно уже мог быть хорошим командиром дивизии.

С 28 мая 1944 года командовать 133-м гвардейским стал гвардии майор Александр Васильевич Осипов — воспитанник этого же полка.

* * *

Дальнейшие события разворачивались быстро и несколько неожиданно для меня. Сначала ничто не предвещало никаких экстраординарностей. Я вылетел в штаб 4-й воздушной армии и был незамедлительно принят генерал-полковником авиации К. А. Вершининым. Моим подробным докладом командующий остался доволен и приказал полкам дивизии перебазироваться в район Спас-Деменска. Эта задача была выполнена быстро и организованно. Я доложил об этом командующему и снова был вызван в штаб армии. Теперь уже К. А. Вершинин детально проинформировал меня о замыслах командования фронта на предстоящую операцию и о задачах, которые будет выполнять наша дивизия. После этого К. А. Вершинин и я были приняты командующим фронтом генерал-полковником Г. Ф. Захаровым. Так же, как раньше Константин Андреевич, он поинтересовался боевым путем дивизии, ее составом и уровнем подготовки, заметил, что в предстоящей наступательной операции перед авиасоединением будет стоять задача, аналогичная той, которую мы выполняли на Калининском фронте, рассказал об особенностях операции, обратил мое внимание на необходимость надежного прикрытия войск фронта при прорыве полосы обороны противника и при вводе вторых эшелонов.. Потом командующий фронтом указал на наличие узких мест в полосе наступления, а в заключение пожелал успехов и предупредил, что наша задача будет уточнена командующим воздушной армией и на предстоящем проигрыше всей операции на картах и на макете.

После этой беседы я вернулся в расположение дивизии с ясным планом действий. Не теряя времени, мы изучили с летно-техническим составом общий характер предстоящих задач 4-й воздушной армии, усилили штурманскую подготовку по освоению нового района боевых действий, привели в порядок самолеты, требовавшие ремонта, полностью завершили летную подготовку молодого пополнения.

Прошло несколько дней. Я был снова вызван к генерал-полковнику авиации К. А, Вершинину, который дал [257] указание о перебазировании полков на передовые аэродромы фронта. В тот момент, когда я записывал его указания, вошел связист и передал Вершинину телеграмму. Командующий прочитал ее и помрачнел. Потом, стукнув в сердцах кулаком по столу, бросил:

— Сейчас на всем фронте нет никого свирепее, чем Хрюкин.

Он у кого хочешь отберет любое соединение. — Константин Андреевич посмотрел на меня и как-то устало сообщил: — Ваша дивизия передается в состав 1-й воздушной армии 3-го Белорусского фронта. Ну, до свидания, — сказал он, зачитав телеграмму вслух. — Желаю успеха. Наверное, это распоряжение уже имеется и у вас в штабе дивизии.

Так, практически не начавшись, закончилось наше пребывание в составе 4-й воздушной армии 2-го Белорусского фронта.

В штабе дивизии меня ждали две телеграммы. Одна — вроде бы прощальная, от генерала К. А. Вершинина с благодарностью личному составу соединения за высокую выучку и пожеланием ему новых боевых успехов. Другая, покороче, — от командующего 1-й воздушной армией генерал-полковника авиации Тимофея Тимофеевича Хрюкина. Ссылаясь на вышестоящие инстанции, он приказывал полкам 240-й истребительной авиационной дивизии перебазироваться на передовые аэродромы 3-го Белорусского фронта.

«Багратион»

К 10 июня мы закончили перебазирование на передовые аэродромы 1-й воздушной армии и приступили к изучению района предстоящих боевых действий. Началась тщательная, всесторонняя подготовка к Белорусской операции, настолько продуманная и целенаправленная, какой я на четырех фронтах, где уже довелось воевать, еще не видел.

На 1944 год Коммунистическая партия и Советское правительство ставили перед Вооруженными Силами крупные военно-политические задачи: изгнать фашистских захватчиков с нашей земли, приступить к освобождению народов Польши, Чехословакии и других стран Европы. Предусматривалось наступление на всем советско-германском фронте протяженностью свыше четырех тысяч километров. А главный удар планировалось нанести [258] в его центральной части — в Белоруссии. Войскам 3-го Белорусского фронта, в составе которых находилась 1-я воздушная армия, ставилась задача во взаимодействии с 1-м Прибалтийским фронтом разгромить витебско-оршанскую группировку противника и выйти на реку Березина.

Воздушная обстановка в полосе фронтов, наступавших на Белоруссию, была на этот раз неблагоприятной для противника. Наша авиация господствовала в воздухе. Мы имели значительное количественное и качественное превосходство над врагом. Группу немецких армий «Центр» поддерживали авиасоединения 6-го воздушного флота, в составе которого было 1342 самолета{12}. У

нас в составе ВВС четырех фронтов после их усиления одиннадцатью корпусами и пятью авиационными дивизиями действовало свыше 5300 самолетов. Против 3-го Белорусского фронта противник имел 320 самолетов (180 бомбардировщиков, 80 истребителей, 30 разведчиков, остальное — самолеты связи и корректировщики), тогда как в составе 1-й воздушной армии насчитывалось более 2000 самолетов. 1-я ВА имела превосходство в самолетах в 7,7 раза{13}, Впервые за всю войну мы начинали крупную операцию с таким большим превосходством сил авиации. Это, конечно, радовало, но не должно было и расхолаживать командиров, летчиков, чтобы уберечь их от неоправданных потерь.

Чтобы с максимальной эффективностью и отдачей использовать такую массу боевых самолетов, требовалось во многом принципиально по-новому осмыслить масштаб стоящих перед нами задач и особо тщательно организовать взаимодействие с наземными войсками. При этом, как никогда раньше, повышалась роль средств управления и связи во всех без исключения звеньях. Тут, конечно, многое зависело от организаторских способностей и таланта военачальников.

К таким людям, вне всякого сомнения, принадлежал командующий 1-й воздушной армией генерал-полковник авиации Тимофей Тимофеевич Хрюкин. Он имел широкий оперативно-тактический кругозор и огромный боевой опыт. Меня не раз поражала безупречная логика мышления командующего и его способность быстро принимать [259] единственно правильное решение в самой сложной обстановке. За свою долгую жизнь в авиации я встречал немного авиационных военачальников высокого ранга, которых бы природа одарила так же щедро, как Т. Т. Хрюкина. В 1944 году ему было всего 34 года, по моим теперешним представлениям — совсем еще молодой человек! Но за его плечами уже были войны в Испании и в Китае, советско-финляндская война, Сталинградская битва, Донбасс и Крым... Тридцатичетырехлетний командарм обладал редкой проницательностью, безошибочно оценивал людей по их природным данным и деловым качествам. В отношении к подчиненным генерал Хрюкин был корректен, справедлив, но строг. За допущенные ошибки и просчеты, за проявленные слабости порой взыскивал сурово, но при всем том, пожалуй, больше всего на свете ценил и любил летчиков, из которых — без всякого преувеличения! — сотни знал в лицо и помнил пофамильно.

Попав в состав 1-й воздушной армии, я сразу ощутил тот напряженный деловой ритм жизни, который диктовался штабом

армии и лично контролировался командующим. Особое внимание при подготовке операции уделялось системе управления авиацией на линии фронта, где располагались КП воздушной армии и ВПУ на каждом операционном направлении. Досконально изучался противостоящий противник — не только его ВВС, но и наземные войска, система обороны переднего края и основных опорных узлов. Особое внимание уделялось изучению районов базирования вражеской авиации. Тщательно отрабатывались вопросы взаимодействия истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков. В свою очередь, очень важное значение приобретали вопросы слаженности действий всех видов авиации и наземных войск. Вся эта работа была развернута в таких масштабах, о которых раньше можно было только мечтать.

Наша дивизия должна была действовать в направлении Орша, Борисов, Минск. В предстоящем наступлении войск 3-го Белорусского фронта оно было главным. Мы выехали в полосу 11-й гвардейской армии генерал-лейтенанта К. Н. Галицкого. Вместе с нами были представители штурмовой авиадивизии, действия которой нам предстояло обеспечивать.

В четырех-пяти километрах от линии фронта все авиаторы были переодеты в красноармейскую форму, после чего нас доставили во вторую траншею первой полосы обороны. Отсюда хорошо просматривался противолежащий [260] участок переднего края обороны гитлеровцев. Особенно важным было такое ознакомление для штурмовиков, которые заранее могли присмотреться к конкретным целям. Нашим провожатым был пехотный офицер, который на своем участке прекрасно знал противника и систему его обороны. Перед тем как провести нас в траншею, он представился мне как старшему по званию:

— Макарченков Константин Иванович.

Этот человек произвел на меня тогда очень хорошее впечатление, держался скромно, но чувствовал себя уверенно и в обстановке разбирался досконально. Оба мы в тот момент еще ничего не знали о том, что в будущем нам суждено встречаться не раз при самых неожиданных обстоятельствах и что фронтовая судьба в конце концов пожизненно свяжет нас общими переживаниями — меня, летчика, и его, общевойскового командира.

Говоря о подготовке дивизии к предстоящей операции, следует отдать должное четкой работе связистов, оценить их огромный вклад в боевые достижения дивизии, и не только в Белорусской операции. Известно, что без надежной связи нет управления, а без управления невозможен успех боевых действий. Но теперь, когда управление стало более разветвленным и

гибким, успех любой операции в большей мере, чем когда-либо, зависел от постоянной и надежной связи различных видов и родов войск, от возможности быстро получать и переосмысливать обширную информацию. А ведь поначалу у нас со связью было не все ладно. Это чувствовалось еще на Ленинградском фронте. Тогда я вскоре убедился, что начальник связи дивизии майор Л. М. Юмин не обладает необходимыми организаторскими способностями и настойчивостью. То ему, по его докладам, не давали каналов связи, то таких каналов не было вообще, то дали, да плохой, то аппаратура была старая... Все объяснения выглядели как будто убедительно, тем не менее никто не утешался этим, поскольку не был уверен, что в нужный момент связь не подведет. Выручало то, что мы действовали в условиях стабильного фронта, где была развитая и налаженная система связи, а менять аэродромы нам практически не приходилось. Впоследствии, приглядевшись к начальнику связи, я понял, что причиной всего во многом является его беспомощность и безволие. Все это откровенно обнажилось в условиях Калининского фронта, когда в ходе наступления на Духовщину и Невель нам приходилось менять места базирования, и положение со [261] связью сразу оказалось узким местом. Пришлось просить командующего и начальника штаба 3-й воздушной армии подобрать нам более подготовленного начальника связи. К концу Невельской операции к нам прибыл на эту должность капитан Петр Петрович Волохов, и с тех пор до самого конца войны никаких затруднений с этим вопросом не возникало. С теми же людьми, с теми же техническими средствами Волохов просто творил чудеса. У меня гора свалилась с плеч. Даже, представьте себе, работа начальников штаба и оперативного отдела стала при этом выглядеть солидней и весомей, чем раньше.

В своей работе капитан П. П. Волохов опирался на специалистов 50-й отдельной роты связи. Специалисты в роте были отменные, но прежний начальник связи дивизии не умел толком их использовать. При П. П. Волохове рота была награждена орденом Красной Звезды, многие связисты были удостоены правительственных наград. Большие заслуги в образцовой работе связистов принадлежали также командиру роты капитану А. Ф. Бекреневу и его заместителю лейтенанту Б. Р. Болтянскому. Это были грамотные специалисты, которые в полевых условиях умели решать сложные технические задачи. Обычно в ходе наступления приходилось оставлять ранее обжитые места и обустраиваться на новых, часто плохо подготовленных. Однако наши связисты всегда быстро решали любые проблемы. Своими силами они сконструировали несколько

высокочастотных усилителей, с помощью которых было значительно улучшено качество связи, однажды даже оперативно использовали бездействующую линию электропередачи — словом, не было такой технической задачи, которая оказалась бы им не по силам. Интересно, что суммарная протяженность линий кабельной связи — проложенных и подвешенных — исчислялась сотнями километров. Главным все-таки в работе отдельной роты было обеспечение радиосвязью всех боевых вылетов истребителей и наведение их на воздушные цели. К наиболее важным задачам связистов относились также и своевременный прием информации, поступающей сверху, об обнаружении радиолокационными средствами воздушного противника и передача этих данных в части дивизии. Забегая вперед, скажу, что по итогам Белорусской операции 50-я отдельная рота связи была признана лучшей среди родственных подразделений 1-й воздушной армии.

В ходе подготовки к предстоящей операции исполнилось два года со дня формирования нашей дивизии. Эта [262] дата была отмечена в полках. В соединении имелось немало молодых авиаторов, и потому было важно, чтобы они сразу же почувствовали, что будут воевать в рядах истребителей, имеющих славные боевые традиции. Политический отдел дивизии развернул большую работу непосредственно в частях, помогая командирам, партийным и комсомольским организациям своевременно и качественно подготовить личный состав и технику к предстоящим боевым действиям. Огромную работу в этот период провели ветераны дивизии: политработник майор А. Е. Саратовцев, известные, заслуженные летчики командиры эскадрилий А. Н. Деркач, А. М. Легчаков, С. М. Бражнец, Ф. Ф. Рудычев и многие другие.

* * *

За несколько дней до начала операции в штабе воздушной армии было проведено совещание. На нем выступил генерал-полковник авиации Т. Т. Хрюкин. Собравшиеся командиры и начальники штабов авиационных соединений были ознакомлены с планами командования фронта на предстоящую операцию.

Командованием фронта было принято решение создать две ударные группировки: северную — в составе 39-й, 5-й армий и конно-механизированной группы для наступления на богушевском направлении и южную — в составе 11-й гвардейской, 31-й армий и 2-го гвардейского Тацинского танкового корпуса, оперативно подчиненного командующему 11-й гвардейской армией для действий на оршанском направлении. В распоряжении командующего фронтом в качестве подвижной

группы фронта находилась также 5-я гвардейская танковая армия маршала бронетанковых войск П. А. Ротмистрова. Ввод ее в сражение предусматривал два варианта в зависимости от хода наступления: в полосах как 11-й гвардейской, так и 5-й армий, то есть там, где это, исходя из обстановки, будет более целесообразным для развития успеха этой операции.

Перед 1-й воздушной армией ставились задачи способствовать прорыву наземными войсками обороны противника и уничтожению оршанской и витебской группировок, обеспечить поддержку и прикрытие с воздуха подвижных групп 5-й гвардейской танковой армии, 2-го гвардейского танкового корпуса и конно-механизированной группы.

Для решения этих задач были созданы две авиационные [263] группы. Значительную часть авиации планировалось использовать для поддержки войск, наступающих на оршанском направлении.

Таким образом, основные задачи, поставленные перед ВВС фронта, были сформулированы следующим образом: прочно удерживать господство в воздухе, поддерживать и прикрывать сухопутные войска при прорыве тактической зоны обороны противника и при развитии успеха в оперативной глубине, включая подвижные группы фронта и армий, воспрепятствовать подходу вражеских резервов, дезорганизовать планомерный отход гитлеровских войск и непрерывно вести воздушную разведку.

Из частных моментов следует отметить запланированный удар силами 548 бомбардировщиков Пе-2. Его предполагалось нанести в период артподготовки на южном участке прорыва, в районе Орши, там, где оборона противника была особенно прочной. Запланированы были также налеты штурмовиков и бомбардировщиков на аэродромы врага. Сил для решения такого множества разнообразных задач у нас вполне хватало. Только для прикрытия наших войск и отражения налетов фашистской авиации выделялись три истребительные авиационные дивизии.

Особое внимание в ходе совещания командующий воздушной армией обратил на скрытность подготовки. Телеграфные и телефонные разговоры, связанные с вопросами предстоящей операции, Т. Т. Хрюкин приказал категорически запретить. Были приняты и другие меры. Личный состав полков предполагалось ознакомить с боевыми задачами лишь за несколько часов до начала наступления.

После выступления командующего армией была проведена командно-штабная игра. Перед тем как отпустить нас, генерал-полковник Т. Т. Хрюкин предупредил, что через день командирам авиационных корпусов и дивизий предстоит собраться в штабе

фронта. Надо быть готовыми доложить вопросы командующему фронтом, которые его могут заинтересовать в связи с операцией.

Таким образом, вскоре я попал на совещание к командующему фронтом, которое проходило в присутствии представителей Ставки Маршала Советского Союза А. М. Василевского и маршала авиации Ф. Я. Фалалеева. Поочередно были заслушаны все командармы и командиры подвижных групп. Я получил еще более детальное представление о масштабах предстоящей операции и, как многие [264] присутствующие, испытал волнующее чувство: никогда раньше мне не приходилось участвовать в такой масштабной, продуманной и надежно обеспеченной операции. Запомнилась и такая деталь: в одной из палаток был установлен огромный ящик с макетом рельефа местности, очень наглядный и тщательно исполненный. Такое я видел впервые. На макете была воспроизведена вся система обороны противника, включая переднюю полосу и узлы сопротивления, находящиеся в глубине, в том числе и резервные, еще не занятые рубежи вокруг всех крупных городов до Минска включительно. Невольно приковывали к себе взгляд инженерные сооружения — настолько красиво и точно все это было выполнено. В истребительной авиации это в подготовке командиров не практиковалось.

Генерал-полковник авиации Т. Т. Хрюкин выступал на совещании последним. Доклады всех командующих были утверждены, после чего командующий фронтом генерал армии И. Д. Черняховский пожелал нам боевых успехов, и мы разъехались по своим частям.

С целью скрытности подготовки операции практически облет района боевых действий был разрешен только 22 июня, то есть накануне начала наступления. В тот день передовые батальоны соединений провели разведку боем и на ряде участков продвинулись на 3–5 километров. В связи с этим летному составу, производившему облет линии фронта, была поставлена задача уничтожать на участках прорыва огневые точки противника, помогая тем самым стрелковым батальонам преодолевать ожесточенное сопротивление врага.

Наконец пришел день наступления. В войсках распространили обращение Военного совета фронта. «Настало время, — говорилось в нем, — очистить от фашистских захватчиков всю нашу землю и восстановить государственные границы СССР по всей линии от Черного до Баренцева моря. Этого ждет от нас наша Родина».

* * *

Прежде чем продолжить рассказ об участии летчиков 240-й

авиадивизии в Белорусской операции, я хочу задержать внимание читателя на одном частном вопросе, который в ходе войны для нас, истребителей, имел немаловажное значение. Речь идет о такой повседневной и повсеместной в боевой работе задаче, как сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков. За редким исключением [265] в течение всей войны боевая работа каждой отдельной группы бомбардировщиков и штурмовиков обеспечивалась непосредственным прикрытием истребителей. Такая сложилась практика. На мой взгляд, это не всегда было оправдано, о чем я написал довольно подробно в статье, которая была опубликована в журнале «Вестник Военно-Воздушных Сил» еще в 1943 году. Давайте посмотрим, в чем тут дело.

Как уже было замечено, к началу Белорусской операции на главных направлениях советским командованием было создано (я сейчас говорю об авиации) явное количественное и качественное превосходство сил. Такой острой и напряженной борьбы за господство в воздухе, которую мы вели почти повсеместно в сорок третьем году, в небе Белоруссии не предвиделось: это было понятно при объективном сопоставлении противостоящих сил. Да и морально-боевой фактор необходимо учитывать: к лету сорок четвертого наши летчики в массе своей приобрели закалку и опыт зрелых воздушных бойцов, тогда как наиболее подготовленный кадровый состав вражеской авиации заметно поредел. И количеством выпускаемых самолетов после Сталинграда и воздушного сражения на Кубани фашистская Германия уже не могла восполнять понесенные потери.

Поэтому общая задача — обеспечить господство в воздухе, которую ставил истребителям 1-й воздушной армии Т. Т. Хрюкин, носила, по существу, тактический характер и была выполнена без особого напряжения частью сил. Что же касается 240-й истребительной авиадивизии, привыкшей драться за господство в воздухе на Северо-Западном, Ленинградском и Калининском фронтах, то в ходе Белорусской операции ей выпала задача сопровождать 1-ю гвардейскую штурмовую и 6-ю гвардейскую бомбардировочную авиадивизии.

Оба эти соединения в составе 8-й воздушной армии, которой раньше командовал Т. Т. Хрюкин, прошли долгий боевой путь от Сталинграда до Крыма. Когда после освобождения Крыма Тимофей Тимофеевич был назначен командующим 1-й воздушной армией, он добился того, чтобы в ее состав были включены также и эти две авиадивизии. То, что именно 240-й истребительной дивизии была поставлена задача обеспечить работу этих двух прославленных авиасоединений, говорит о доверии к нам командующего. Мы это, конечно, оценили. Но... Некоторые «но»

все же возникли у нас и в те дни. [266]

Дело в том, что среди разнообразных тактических задач, которые приходилось выполнять истребителям, сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков было одной из самых важных по значению и самых ответственных по результатам, но при этом же одной из самых трудных и, скажем прямо, для летчика-истребителя не слишком привлекательной. И дело здесь даже не столько в характере самой задачи, сколько в той практике, которая сложилась.

Группа истребителей непосредственного сопровождения обязана была держаться возле опекаемых штурмовиков и бомбардировщиков. Это значительно ограничивало их маневренность, без которой, как известно, невозможно активно вести воздушный бой. «Крепко привязанный» к боевым порядкам опекаемых, летчик-истребитель напоминал, образно говоря, престарелого льва, который уже не мог бегать и охотиться, но был еще в состоянии только изредка поворачивать свою мощную голову и издавать грозное рычание. Другими словами, истребитель мог лишь «огрызнуться», то есть выполнить доворот на небольшой угол, дать заградительную очередь, но... снова занять свое место в строю. Само собой разумеется, что такое безынициативное, вынужденно-пассивное состояние было противоестественным для воздушного бойца и отнюдь не гарантировало надежной безопасности его подопечным!

Как правило, например, штурмовики ходили частыми мелкими группами по 6–8 самолетов. Их обычно сопровождала пара или четверка истребителей, гораздо реже — шестерка. Немцы же к лету 1944 года даже при недостатке техники редко летали мелкими группами, потому что они в тот период становились излюбленным объектом воздушной охоты наших летчиков. Поэтому чаще всего гитлеровцы появлялись группами в 8–12, иногда — 16 машин. В затяжные бои они не ввязывались, но на небольшие наши группы нападали решительно. А типичная наша группа тогда — это, скажем, шестерка Ил-2 под прикрытием пары или звена истребителей. Складывалась парадоксальная ситуация: имея полное преимущество в воздухе, мы, действуя по старой тактической схеме, давали возможность противнику атаковать нас и несли неоправданные потери. Летчик-истребитель, сопровождавший Ил-2 или Пе-2, часто вынужден был просто-напросто закрывать штурмовик или бомбардировщик своей машиной. Истребителей у нас было достаточно, [267] но, раздробленные, они по-прежнему оказывались в меньшинстве.

Другой существенный недостаток этой устаревшей тактики заключался в том, что, полагаясь на прикрытие, штурмовики и

бомбардировщики практически разучились активно использовать свое мощное бортовое оружие для организации эффективной обороны. Как истребитель, я хорошо знаю, насколько непросто атаковать группу бомбардировщиков или штурмовиков, когда она умело и организованно использует для защиты свое бортовое оружие. И чем больше группа, тем надежнее (при правильном боевом построении) система ее оборонительного огня.

Необходимо также учитывать и то, что штурмовики, например, над целью работали на малых высотах, подвергаясь воздействию зенитных и всех других огневых средств противника. Но Ил-2 — машина бронированная. Истребители же сопровождения, привязанные к своим подопечным, вынуждены были находиться практически на тех же малых высотах, попадали, конечно, в зоны интенсивного огня с земли и несли неоправданные потери. Больше того, когда в районе действия наших штурмовиков появлялись немецкие истребители, всю мощь своих зенитных средств враг переключал на наше сопровождение, отдавая Ил-2 «на съедение» своим истребителям.

Наконец, надо сказать и о том, что летчик, который долгое время занимался только сопровождением, терял многие ценные качества воздушного бойца. Ведь инициативность и активность — главные его качества, а если он скован в маневре и уходит в пассивную оборону, то со временем он не может не утрачивать их. Маршал авиации Н. М. Скоморохов не случайно назвал свою книгу «Боем живет истребитель».

Можно ли было избежать этой непривлекательной ситуации, в которую поневоле попадал истребитель? На мой взгляд, безусловно. Для этого летчик должен чередовать выполнение самых разнообразных стоящих перед воздушным бойцом задач: прикрывать войска над полем боя, отражать налеты врага, вести свободную охоту или разведку и, само собой, сопровождать штурмовиков и бомбардировщиков. Такой разносторонней работой мы занимались на Северо-Западном, Ленинградском и Калининском фронтах, и это позволяло растить всесторонне подготовленных истребителей. Задача «моно» этой цели не достигает. Но вышло так, что на предстоящую крупную и длительную наступательную операцию нам была [268] поставлена в качестве основной именно она. Несколько опережая события, скажу, что мы ее выполнили: во время операции наши подопечные штурмовики и бомбардировщики заметных потерь не понесли. А мы — истребители сопровождения — от немецкой авиации и зенитного огня пострадали существенно и, что самое грустное, совершенно неоправданно. Для нас итог этой работы, мягко говоря, не был вдохновляющим. Ответственность огромная,

свои потери — значительные, а сбитых вражеских самолетов в активе нет. Все это, конечно, отражалось на настроении летного состава и, не будем ханжами, на боевых наградах летчиков.

А ведь был другой метод. Прежде чем объяснить его суть, замечу, что впервые я задумался над этим в сорок втором году, когда не хватало истребителей, на Северо-Западном фронте и выступил с предложениями в «Вестнике Военно-Воздушных Сил», о котором я уже упоминал. Они в какой-то мере были применены в ходе воздушных сражений над Кубанью и на Курской дуге.

Суть заключалась в отказе там, где это продиктовано обстановкой, от традиционного использования сил авиации в воздухе. Конкретно это означало следующее: там, где бомбардировщики и штурмовики действовали крупными группами — от 30 до 60 машин и более — они должны были следовать от аэродрома к цели и обратно без сопровождения. Разве что на случай отражения вражеских охотников можно выделять две-три пары истребителей.

Я исходил, повторяю, из того, что эффективность оборонительного огня большой группы штурмовиков или бомбардировщиков во много раз выше, чем у небольших групп или одиночных самолетов сопровождения.

Что же касается истребителей, то, освободив от опекунских обязанностей, их можно массированно и более результативно использовать на поле боя именно в тех районах, где намечался бомбоштурмовой удар.

И на Кубани, и на Курской дуге обстановка заставляла действовать именно так. Основные силы нашей истребительной авиации находились, как правило, над полем боя, на главном направлении, в готовности к отражению налетов противника. Чаще всего наши группы патрулировали над территорией врага, то есть впереди района боевых действий, чтобы встречать фашистскую авиацию еще на подходе к нему. Таким образом, перехватывая авиацию противника, не допуская вражеских [269] истребителей в наиболее важные зоны над линией фронта, сковывая их боем, наши пилоты тем самым обеспечивали благоприятные условия для действий своих ударных сил. При этом часть их всегда выделялась на рубежи отсечения, которые выносились на 20–30 километров за линию фронта, на пути подхода противника. При сильном противодействии вражеских истребителей наши воздушные бойцы блокировали ближайшие фронтовые аэродромы противника, на которых базировалась такая авиация. Во всех случаях эта тактика — тактика упреждения, при которой летчики действовали инициативно и в полную силу, позволяла не только эффективно вести бои при

отражении налетов немецкой авиации, но и надежно обеспечивать действия наших штурмовиков и бомбардировщиков.

Такая тактика, там, где она применялась, позволяла нам практически всегда иметь превосходящие силы на решающих направлениях. В конечном счете это и обеспечивало самое надежное и в то же время самое «экономное» применение своих сил. На Кубани эта тактика позволила завоевывать господство в воздухе даже на тех этапах сражения, когда объективно у нас сил было еще меньше, чем у противника.

Логика и опыт говорили за этот метод. Да и результаты боевых действий, казалось бы, прямо настаивают на переходе к такой тактике. Однако инерция консервативных привычек, самовнушение, совершенно ложное убеждение в том, что только непосредственное сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков гарантирует спокойную и уверенную обстановку, — все это оказалось сильнее разумных доводов.

В смысле психологии, скажем, летчиков-бомбардировщиков можно было понять. После того как в сорок первом, а в известной степени и в сорок втором годах наша бомбардировочная авиация, укомплектованная в массе изрядно устаревшими, тихоходными машинами, была буквально истерзана истребителями противника, у летчиков должно было возникнуть нечто вроде рефлекса незащищенности. Поэтому, когда дела стали улучшаться — и бомбардировщики появились современные, и истребителей стало больше, — летчики-бомбардировщики конечно же потребовали надежного обеспечения. А эту надежность они измеряли простым глазомером — если истребитель рядом, значит, все в порядке.

Переубедить перед началом операции командиров 1-й [270] гвардейской штурмовой и 6-й гвардейской бомбардировочной авиадивизий мне не удалось. Все знали, что в сражениях на Кубани и на Курской дуге эта тактика применялась в силу остроты положения (не хватало истребителей) по непосредственному энергичному требованию командующего ВВС Красной Армии маршала авиации А. А. Новикова. Но как только обстановка улучшалась, в воздушных армиях немедленно переходили к прежнему способу. В данном случае — в процессе Белорусской операции — в составе 1-й воздушной армии сил и средств было достаточно, и можно было гарантированно, практически без всякого риска, перейти на более прогрессивную тактику. Но ее элементы только частично использовались, когда бомбоштурмовые удары в ходе операции наносились большими силами. В целом же даже такой незаурядный командарм, как генерал-полковник Т. Т. Хрюкин, до конца психологически

перестроиться на эту тактику не смог, хотя я ему дважды докладывал и предлагал эту тактику. Полагаю, оттого, что в прошлом Тимофей Тимофеевич, как и многие другие командующие воздушными армиями, тоже был летчиком-бомбардировщиком.

Так или иначе задача наша была абсолютно ясна. Мое собственное положение в ходе операции стало несколько иным, чем раньше: теперь я не был привязан к КП или ВПУ на линии фронта — эту роль взял на себя руководящий состав воздушной армии и некоторые командиры авиационных корпусов по назначению командующего. У меня вновь появилась возможность летать на боевые задания, что было очень важно для меня и как для летчика, и как для командира. Мой позывной — «Директор» — остался прежним.

Я твердо решил до предела уменьшить группы непосредственного прикрытия и ударную, которые не имели права отрываться от опекаемых Пе-2 и Ил-2, и создать еще одну, которая не была бы привязана к бомбардировщикам и штурмовикам. Этой группе следовало действовать с максимальной инициативой: отыскивать и первой связывать боем значительные силы вражеских истребителей, вести бой с отрывом от сопровождаемых самолетов, если это продиктовано обстановкой. На Ленинградском и Калининском фронтах это было не системой, а лишь отдельными эпизодами. Теперь же сил у нас стало достаточно, и можно было поступать так: если сегодня летчик, скажем, входит в группу непосредственного сопровождения, [271] то завтра он будет включен в число летчиков, ведущих свободный бой. Таким путем можно было сломать однообразие работы с пользой для дела.

Идея с чередованием групп в той ситуации была для меня каким-то выходом из создавшегося положения, которое поначалу я воспринял, прямо скажем, как тупиковое. Конечно, мелкие группы штурмовиков, которые без устали сновали туда-сюда, подавляя точечные цели, приходилось обеспечивать старым способом. Но все же в масштабах дивизии в эту работу мне удалось внести элемент новой тактики, и я стал смотреть на выполнение задач по сопровождению более спокойно.

Наступление

23 июня 1944 года войска 3-го Белорусского фронта перешли в наступление по всей полосе от Витебска до Орши.

В период артиллерийской подготовки бомбардировщики 6-й гвардейской авиадивизии полковника Г. А. Чучева нанесли удар на южном участке фронта в районе Орши. Там находились наиболее укрепленные рубежи вражеской обороны. Бомбардировщиков сопровождал 133-й гвардейский истребительный авиаполк. Я принимал участие в этом боевом вылете.

Должен заметить, что для активного участия авиации в полосе фронта дни 23 и 24 июня были не самыми удачными. Подвела погода. Утром в день начала наступления аэродромы базирования и поле боя были закрыты туманом. Вылет бомбардировщиков и 133-го гвардейского истребительного полка проходил в чрезвычайно сложных метеоусловиях. Только благодаря высокой подготовке летного состава он прошел успешно. На основании нашего доклада командующий воздушной армией приказал выполнять боевые вылеты мелкими группами. Это, конечно, значительно снижало ударные возможности нашей штурмовой и бомбардировочной авиации, но иного выхода в те дни не было.

Думаю, что это обстоятельство во многом объясняет тот факт, что на оршанском направлении события поначалу развивались не совсем так, как нам хотелось бы. Вражеская оборона здесь оказалась достаточно устойчивой. В течение всего дня 23 июня шел ожесточенный бой, в результате чего наши наземные войска лишь местами [272] вклинились в оборону противника на 2–3 километра, но прорвать ее не смогли. Именно в таких ситуациях бомбовый удар, осуществленный силами авиационной дивизии или корпуса, мог иметь решающее значение для развития дальнейшего успеха. К слову сказать, в ходе операции такие удары наносились неоднократно с большим последующим эффектом. Например, в полосе наступления правого крыла фронта около 100 «Петляковых» ударили по укреплениям в районе Богушевска, после чего наша пехота вошла в город без особых трудностей.

Ну а у нас под Оршей в первые два дня можно было наблюдать в воздухе привычную и вполне традиционную картину: частыми мелкими группами по 6–12 машин сновали к линии фронта и обратно Ил-2 и Пе-2, прикрытые двумя-тремя парами истребителей. Они подавляли точечные цели: где дот, где пулеметное гнездо, где орудие или минометную батарею. Истребители тоже принимали участие в этой работе, с малых

высот расстреливали живую силу и технику врага. Два наших полка — 86-й гвардейский и 900-й — весь день обеспечивали работу «ильюшиных», а к исходу дня получили задачу штурмовать войска противника.

За первые два дня операции в сложных метеоусловиях летчики дивизии произвели 300 боевых вылетов на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков. А поскольку наша авиация действовала мелкими группами, то и вражеские истребители постарались не упустить свой шанс.

Первыми в нашей дивизии 23 июня вступили в бой летчики 900-го истребительного полка. Шестерка «яков» под командованием капитана Ф. Ф. Рудычева сопровождала Ил-2 и встретила шесть Ме-109. «Мессеры» попытались атаковать штурмовиков, но ударная группа лейтенанта И. Ф. Василисина преградила им путь и прорваться к «илам» не дала. Один Ме-109 тут же над линией фронта был сбит, остальные вышли из боя и со снижением ушли на запад. Во время другого боевого вылета младший лейтенант Н. Н. Сорокин (тоже из 900-го полка) в стремительной атаке сбил «мессер», не допустив вражеских истребителей к нашим штурмовикам.

В те дни наши летчики заслужили немало благодарностей бомбардировщиков и штурмовиков. В первый день операции отличились летчики лейтенант И. И. Туманский и младший лейтенант И. И. Яременко. Сопровождая в паре [273] шестерку Ил-2, они встретили четыре Ме-109, которые, разделившись на пары, предприняли попытку атаковать одновременно и истребителей, и штурмовиков. Лейтенант Туманский это сразу понял и молниеносно отразил атаку первой пары, но при этом несколько оторвался от штурмовиков. Этим решила воспользоваться другая пара «мессеров», однако ведомый младший лейтенант Яременко атакой сверху сбил одного из них. В то же время Туманский, продолжая атаковать первую пару Ме-109, меткой очередью вывел из строя еще одну вражескую машину. Оставшиеся две вышли из боя.

Эту схватку наблюдал с земли начальник штаба 1-й воздушной армии генерал А. С. Пронин. Он высоко отозвался о мастерстве наших летчиков и объявил И. И. Туманскому и И. И. Яременко благодарность.

К исходу 24 июня наибольшего успеха достигли войска правого крыла фронта. Уже в первый день операции оборона противника там была прорвана на 50 километров по фронту, а к исходу 24 июня ширина прорыва увеличилась до 80 километров.

На оршанском направлении к этому времени оборона противника тоже оказалась прорванной. Этот успех был

настолько важен, что в тот же день в приказе Верховный Главнокомандующий объявил благодарность войскам, отличившимся при прорыве вражеской обороны. В нем была отмечена и наша 240-я.

Только 25 июня части 11-й гвардейской армии прорвали тактическую зону обороны, и тогда были созданы условия для ввода в прорыв 2-го гвардейского Тацинского танкового корпуса генерала А. С. Бурдейного. На следующий день корпус вышел в тыл оршанской группировке противника, перерезал железнодорожную ветку Орша — Лепель, прорвал армейский рубеж обороны, подготовленный гитлеровцами в тылу на случай отхода с основного рубежа, полностью дезорганизовал управление и обстановку в тылу врага и уничтожил несколько крупных походных колонн противника с мотопехотой, самоходными орудиями и артиллерией, которые он подтягивал к Орше из глубины. Активный рейд танкистов-тацинцев в тыл гитлеровцев во многом предопределил дальнейшее развитие событий на оршанском направлении, в результате чего 27 июня войска 31-й и 11-й гвардейской армий ворвались в Оршу.

В то время как тацинцы расшатали и дезорганизовали вражескую оборону под Оршей и ее тылов, 5-я гвардейская [274] танковая армия П. А. Ротмистрова, введенная в прорыв на богушевском направлении, вышла на Минскую автомагистраль и к исходу дня 26 июня овладела городом Толочин. В эти дни — с 25 по 27 июня — фронт вражеской обороны рухнул на большом пространстве, и противник начал повсеместно неорганизованный отход к Березине. Подвижные соединения 3-го Белорусского фронта при активной поддержке авиации быстро продвигались на запад, отрезая гитлеровцам наиболее важные пути отступления.

На страницах шеститомника «История Великой Отечественной войны», посвященных Белорусской операции, большое внимание уделяется действиям авиации. В частности, там сказано: «Авиационные соединения наносили удары по отступающему врагу. Особенно эффективно действовали летчики 1-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии под командованием полковника С. Д. Пруткова. Они почти полностью парализовали движение немецко-фашистских войск по железной и шоссейной дорогам на участке Орша — Борисов». Эта эффективная работа штурмовиков была обеспечена летчиками 240-й истребительной авиадивизии.

В первые два дня боев авиация противника базировалась на тыловых аэродромах и действовала пассивно. В дальнейшем активность ее возросла — особенно в период боев за Оршу. В связи с этим 25 и 26 июня было нанесено несколько ударов по

основным вражеским аэродромам. Пикировщики Пе-2 бомбили аэродромы Борисов, Докудово и Орша. Удар по оршанскому аэродрому нанесла 6-я гвардейская бомбардировочная авиадивизия. Как обычно, наши истребители прикрывали «Петляковых» полковника Г. А. Чучева. Я участвовал в этом вылете и своими глазами видел высокую результативность работы летчиков 6-й гвардейской бомбардировочной авиадивизии. В то время на оршанском аэродроме базировалась известная 51-я истребительная эскадра противника «Мельдерс». Впоследствии в наши руки попали некоторые документы штаба этой эскадры. В одном из них говорилось: «25.6.44 аэродром Орша был подвергнут сильной бомбардировке. Несмотря на предупреждения о появлении самолетов противника, ни одна машина не смогла подняться в воздух... Командный пункт эскадры в результате прямого попадания сгорел, и управление частями на некоторое время было потеряно»{14}. [275]

25 и 26 июня были приняты и другие меры — в частности, мы значительно усилили прикрытие наземных войск, особенно на направлениях главных ударов. Например, над сравнительно узким участком прорыва под Оршей, где действовала и 240-я, в воздухе одновременно барражировало не менее 100 наших истребителей. Они ходили мелкими группами на разных высотах и в разных направлениях. У земли видимость оставалась скверной. Возникало опасение, что при такой концентрации машин становится реальной возможность столкновения.

Выше 1000–1500 метров видимость была хорошей. Над нашим верхним эшелоном истребителей шныряли на большой скорости отдельные четверки и пары «мессеров» и «фоккеров», и летчикам даже при таком собственном превосходстве приходилось быть очень осмотрительными: в любой момент можно подвергнуться внезапной атаке.

26 июня летчики 240-й авиадивизии произвели 170 самолето-вылетов, обеспечив надежным прикрытием 37 групп штурмовиков (всего 234 самолета) и 4 группы бомбардировщиков (72 самолета). В воздушных боях в этот день они сбили 8 истребителей противника.

Уже известный читателю И. И. Туманский в составе группы, которую вел майор А. Н. Деркач, сопровождал в этот день штурмовиков. На подходе к линии фронта пилоты увидели панораму ожесточенного боя. Он шел и на земле, и в воздухе. В стороне от нашей группы горящими факелами падали машины. Определить, наши это или немецкие, с первого взгляда было невозможно. Обстановка требовала предельного внимания.

— Справа впереди — шесть «фоккеров», — доложил по радио

ведущему Туманский.

ФВ-190 шли выше нашей группы метров на восемьсот — тысячу. Было ясно, что они пропустят группу сопровождения, а потом попытаются с левого разворота атаковать штурмовиков сзади.

— Атакуем их сразу, как только штурмовики начнут работать, — предупредил майор Деркач.

Далее все происходило в стремительном темпе. Когда штурмовики вышли на цель, звено Туманского внезапно атаковало «фокке-вульфы». Этого гитлеровцы не ожидали. Сразу же вспыхнул и стал падать на наши боевые порядки один «фоккер». Оставшиеся ФВ-190 разделились на две группы. Одна попыталась оттянуть наше атакующее звено в сторону, чтобы дать возможность [276] другим «фоккерам» атаковать Ил-2. Но обмануть такого опытного бойца, как И. И. Туманский, было трудно. Умело маневрируя, он со своим звеном связал боем все «фокке-вульфы» и вынудил их драться в стороне от штурмовиков. Между тем «илы», построившись в круг, начали штурмовать скопление танков и огневые позиции вражеской артиллерии. В разгар этой работы майор А. Н. Деркач вдруг увидел выскочивший откуда-то одиночный ФВ-190, который приближался к Ил-2. Майор дал полный газ, подошел к «фоккеру» на дистанцию сто метров и длинной пушечной очередью поджег его. Другую атаку вражеских истребителей успешно отбили молодые летчики В. П. Бойко и А. А. Дюков. «Илы» закончили штурмовку, построились в боевой порядок и взяли курс на свой аэродром. Майор Деркач приказал Туманскому снизиться и прикрыть их открытый фланг. Ни одному немецкому истребителю прорваться к штурмовикам не удалось.

27 июня, когда наши войска взяли Оршу, был объявлен приказ Верховного Главнокомандующего, выражавшего благодарность войскам, отличившимся в боях за город. Наша 240-я истребительная авиадивизия тоже была отмечена. Таким образом, в ходе Белорусской операции мы получили уже вторую благодарность. Особо отличившимся частям было присвоено почетное наименование Оршанские. В 240-й авиадивизии Оршанскими стали сразу два авиационных полка: 133-й гвардейский и 900-й.

В тот же день, вечером 27 июня, мы получили приказ командующего воздушной армией, не прекращая боевой работы, перебросить дивизию на аэроузел Толочин. Наши подвижные соединения, быстро продвигаясь к Березине, нуждались в авиационной поддержке и надежном прикрытии с воздуха. Поэтому требовалось перебазироваться в ходе непрерывной

боевой работы.

В 2 часа ночи передовые команды инженерно-технического состава, комендатуры батальонов аэродромного обслуживания, первый эшелон штаба дивизии и рота связи уже убыли к новому месту базирования. Утром 28 июня — точнее, к 10.00 — по радио мне доложили, что все готово к приему машин. Группы вылетали на задание по боевому графику, а производить посадку должны были уже на новый аэродром.

В те дни на больших территориях восточнее Березины, в обширных лесисто-болотистых массивах, сложилась [277] своеобразная обстановка. И наши наступающие войска (особенно подвижные части), и немецкие полуразбитые, отходящие и отчасти деморализованные группы пытались как можно быстрее выйти к Березине. Гитлеровцы — для того чтобы переправиться через реку, закрепиться за ней, использовать ее как серьезный естественный рубеж обороны и, таким образом, хоть отчасти стабилизировать обстановку, после того как фронт обороны рухнул под Витебском и Оршей. Наши, само собой разумеется, стремились раньше выйти к переправам, чтобы не дать этой возможности противнику. Нередко в те дни наши и немецкие колонны двигались параллельными лесными дорогами, неожиданно настигая друг друга. Там, где накануне прошли наши танковые бригады, на следующую ночь могла оказаться крупная немецкая часть.

Конечно, противник отходил в массе своей беспорядочно. Но он был хорошо вооружен (некоторые колонны имели танковое охранение, самоходную и нолевую артиллерию) и главное — в его группировках, колоннах и частях насчитывалось много тысяч солдат и офицеров. Бригады одного только 2-го гвардейского танкового корпуса на пути своего движения к Березине разгромили несколько таких крупных колонн противника, причем с некоторыми из них пришлось вести тяжелый многочасовой бой. А если представить, что такая колонна ночью или перед рассветом внезапно выходит на твой полевой аэродром? В ходе Белорусской операции такие случаи не были редкостью.

28 июня с нового аэродрома я вылетел на боевое задание. В тот день мы сопровождали Пе-2 из дивизии полковника Чучева. Бомбардировщики отбомбились по резервам противника, подходящим к Березине с запада. Поработали «пешки», как всегда, отлично. Это были мастера высокого класса — такие же, как и летчики-штурмовики полковника Пруткова. Неслучайно командующий воздушной армией с таким вниманием относился к этим двум авиадивизиям.

Вернувшись после вылета, я не успел еще выйти из самолета,

как к нему подъехал на машине начальник штаба дивизии полковник И. Ф. Тараканов и доложил, что отходящие южнее автомагистрали войска противника неожиданно повернули на север, движутся в направлении Толочина и что головные части врага уже находятся на расстоянии четырех-пяти километров от шоссе. Начальник [278] штаба заметно волновался и считал, что надо эвакуироваться. Все необходимые распоряжения были им отданы, части к эвакуации подготовлены и ждут моего решения.

— Воздушную и наземную разведку организовали?

Оказывается, нет, так как на это не было времени.

— В штаб армии доложили?

Да, это сделано. Какие поступили указания? Пока никаких. Из этого следует, что отбиваться как-то надо сейчас. И немедленно.

— С первой гвардейской штурмовой не говорили, чтобы нанести удар по головным частям противника?

Оказалось, что нет.

— Срочно договоритесь с командованием штурмовой авиадивизии о перенацеливании очередных групп Ил-2 для удара по подходящему противнику, — приказал я. — И доложите об этом в штаб армии. Я вылетаю в паре на разведку и буду над немецкой группировкой. Постараюсь определить ее состав. Перенацеленным штурмовикам слушать мою команду. Цель, которую нужно атаковать, кроме указаний по радио продублирую пикированием. Кроме этого, имейте наготове несколько наших звеньев для штурмовых действий по подходящему противнику. Готовность к срочному перебазированию не снимать и ждать моих указаний.

Ну вот как будто бы все. Вся надежда теперь на наших друзей — штурмовиков. Мы их выручаем в воздухе. Смогут ли они сейчас выручить нас?

В паре с инспектором по технике пилотирования майором В. И. Скупченко вылетел в указанный район. Это практически рядом.

Гитлеровцы находились в густом лесу. Состав установить трудно... Но там, где лес пореже, видны автомашины, люди, даже танки. Нас обстреляла зенитная артиллерия. Немцы, видимо, вооружены неплохо, если ведут себя столь активно. По площади можно было предположить, что под нами — отдельно отходящий разбитый полк. На проселочных дорогах, ведущих к этому району, подходящих войск противника не было видно. Части обнаруженной группировки на автомагистраль еще не вышли, находились километрах в полутора — двух от нее. Вероятно, гитлеровцы оценивали обстановку.

Подошла шестерка Ил-2. Устанавливаем с ней связь. Задача

штурмовикам уже поставлена. Я пикированием [279] в центр скопления врага показываю цель. Ответ — все ясно.

По этой группировке действовали всего две шестерки Ил-2, но их вполне хватило, чтобы ликвидировать угрозу нашему аэродрому. Вскоре отдельные автомашины и танки были обнаружены уходящими от автомагистрали на юг.

Во второй половине этого же долгого дня 28 июня командующий воздушной армией по телефону сообщил, что передовые части 5-й гвардейской танковой армии вышли к Березине в районе Борисова и с утра 30 июня будут форсировать реку.

— Вам надлежит надежно прикрыть форсирование, — приказал Т. Т. Хрюкин. — Немедленно выезжайте на место, согласуйте все вопросы с Ротмистровым по обеспечению форсирования...

Взяв радиостанцию и оперативную группу, в которую вошли штурман, связист и оператор, я выехал в район Борисова. Автомагистраль была забита войсками. Продвигались мы медленно, особенно нас связывала радиостанция. Расстояние в 80 километров преодолевали более двух часов.

На опушке леса, откуда хорошо просматривалась река, я увидел палатку, возле которой стоял часовой. Войдя в нее, спросил у офицера, как найти командующего армией П. А. Ротмистрова.

— Я вас провожу, — ответил он. — Это недалеко.

Оказалось, действительно совсем рядом. В лесу, метрах в двухстах от опушки, стояло несколько палаток. В одной из них находился командарм. Я представился и доложил, что прибыл для организации прикрытия района форсирования Березины.

На рабочем столе командующего 5-й гвардейской танковой армией была развернута карта. Он изложил мне порядок форсирования реки одновременно по двум переправам.

— Начало форсирования, — сказал П. А. Ротмистров, — завтра в 9.00. К этому времени части и соединения армии займут исходные районы. Расчетное время форсирования боевыми частями без тылов 5–6 часов. Необходимо надежно прикрыть войска армии в течение всего этого времени. Мой КП на опушке леса.

240-я истребительная авиадивизия в тот период продолжала выполнять и другие важные задачи, ответственность за которые с меня как с командира никто не [280] снимал. Поэтому для прикрытия танковой армии на период форсирования Березины я мог выделить только один полк. При таком быстром развитии событий, когда обстановка на фронте менялась с часу на час,

система оповещения, естественно, не работала, а своей радиолокационной станции у меня не было. Стало быть, оставалось единственное решение: организовать непрерывное патрулирование над переправами в течение всего форсирования. Причем смена эскадрилий должна происходить в воздухе в районе патрулирования. Итак, начиная с 8 часов 30 минут 30 июня наши летчики должны висеть над переправами.

Так и было сделано.

С самого утра все шло нормально. Наши летчики барражировали над переправами, ход форсирования я наблюдал собственными глазами, готовый в любой момент скорректировать действия своих истребителей. В период между 10 и И часами я увидел подходящую с запада группу самолетов. Группа шла на бреющем — так обычно ходили наши штурмовики. Да и строй группы показался мне привычным, и я решил, что это очередная группа «горбатых», которые отработали за рекой и теперь возвращаются назад. К слову сказать, это была уже не первая группа, которая так возвращалась из-за Березины. Поэтому я не обеспокоился.

И вдруг послышались взрывы бомб небольшого калибра. Оказалось, что это «фоккеры». Всего их было восемь, сбросили они мелкие бомбы — «лягушки», и не по переправе, а по передовым частям танковой армии, которые уже переправились.

Я стоял с П. А. Ротмистровым возле его КП. Тут же находилась наша радиостанция с оперативным расчетом. Тотчас я передал нашим летчикам, что на малой высоте в районе переправ действуют вражеские штурмовики. Два звена немедленно спикировали в этот район, но перехватить «фокке-вульфы» не успели. Те сбросили свои бомбы с одного захода и на максимальной скорости ушли на запад. Оплошность, конечно, досадная, хотя переправы и не пострадали.

В первое время на КП танковой армии еще не было точных данных о последствиях этого налета, но я был уверен, что никакого серьезного ущерба нашим переправившимся частям немцы не нанесли: бомбы были мелкие, сброшены торопливо и явно неприцельно. Но П. А. Ротмистров отреагировал на этот эпизод гораздо [281] острее, чем можно было ожидать. На повышенных тонах он заявил мне, что я — ни больше, ни меньше — сорвал форсирование и что он немедленно доложит в Ставку лично Верховному Главнокомандующему об этом безобразии как о невыполнении боевой задачи. Для меня все принимало крутой оборот.

Тут же на КП стали поступать доклады от передовых частей, из которых я узнал, что ни материальная часть, ни личный состав

не пострадали. Даже раненых не было. Как я предполагал, гитлеровцы прежде всего заботились о том, чтобы вовремя унести ноги и сыпанули свои «лягушки» в сторону от войск, на лес. Слыша эти доклады и полагая, что инцидент исчерпан, я сказал командарму, что можно продолжать форсирование (как только «фоккеры» начали бомбежку, он его приостановил). Но Павел Алексеевич, не реагируя на мои слова, уже диктовал донесение в Ставку. Кончив диктовать, он продолжал ругать меня, говоря, что вместе с такими командирами воевать нельзя. Неизвестно, чем бы для меня это кончилось, но тут к нам подошел человек в кожаном пальто без погон. Еще когда Ротмистров отчитывал меня, я увидел его. Он шел к нам вдоль опушки леса один, без всякого сопровождения, и люди, занятые своими делами, не обращали на него внимания. Несколько последних крепких слов, сказанных командующим танковой армией по моему адресу, он, кажется, услышал.

— Товарищ Ротмистров, что вы шумите? Это война, а не игра на картах. На фронте все бывает. Бывает и похуже. — С этими словами человек в кожаном пальто подошел к нам, и я узнал командующего фронтом генерала Ивана Даниловича Черняховского.

— Я всю картину наблюдал, — продолжал Черняховский. — Ничего страшного не произошло. Вам без шума надлежит ускоренно продолжать форсирование. Вы недопустимо запаздываете: передовые соединения фронта уже находятся на подступах к Минску.

Черняховский сел в подошедший «виллис» и уехал.

Дальнейшее форсирование прошло спокойно.

На рассвете 1 июля соединения 11-й гвардейской армии генерал-полковника К. Н. Галицкого во взаимодействии с частями 5-й гвардейской танковой армии и 31-й армии генерал-лейтенанта В. В. Глаголева освободили Борисов.

За короткое время в ходе Белорусской операции все полки 240-й истребительной авиадивизии получили почетные [282] наименования. Если 133-му гвардейскому и 900-му истребительному авиаполкам было присвоено наименование Оршанских, то 86-й гвардейский стал Борисовским.

За неделю боевых действий — с 23 по 30 июня 1944 года — летчики нашей дивизии непосредственным сопровождением обеспечили 133 группы штурмовиков в составе 923 самолетов Ил-2. В те же дни было обеспечено прикрытие 31 группы бомбардировщиков Пе-2 и «Бостон» — всего 271 машина. Ни штурмовики, ни бомбардировщики потерь не имели. Этот факт в данном случае — определяющий для понимания той высокой

оценки, которую заслужили в приказах Верховного Главнокомандующего, командования фронта и воздушной армии летчики 240-й авиадивизии.

По соотношению побед и потерь в воздушных боях оценить работу полков нашей дивизии было бы невозможно: за неделю мы сбили всего 17 самолетов противника, но при этом потеряли 16 своих машин и 9 летчиков. Эти цифры, по-моему, наглядно подтверждают вышеизложенный тезис о консервативности той тактики сопровождения, которой мы придерживались. При подавляющем нашем превосходстве в воздухе приведенные цифры отражают не что иное, как вынужденное оборонительно-пассивное состояние истребителя, когда он накрепко «привязан» к своим подопечным. Гитлеровцы ведь тоже знали слабые стороны этой нашей тактики.

* * *

После освобождения Борисова ваши войска начали продвижение вдоль автомагистрали к Минску. 5-й гвардейской танковой армии было приказано к исходу 2 июля овладеть столицей Белоруссии. Однако ворваться в этот день в Минск танкистам Ротмистрова не удалось. На своем пути следовавшие за ними соединения 11-й гвардейской и 31-й армий встретили упорное сопротивление гитлеровцев. Видимо, уже во время боев за Борисов фашистскому командованию было ясно, что основной удар войска 3-го Белорусского фронта наносят вдоль Минского шоссе. Поэтому оно стянуло сюда все, что могло: остатки пехотных и танковых дивизий, срочно переброшенные из Польши отдельные полки СС, много артиллерии. Обширные леса и болота, простиравшиеся по обе стороны автомагистрали, не позволяли соединениям танковой армии широко использовать маневр с целью [283] обхода основных узлов обороны противника, поэтому наступление вдоль Минского шоссе развивалось медленнее, чем намечалось.

Успешнее продвигался к Минску после освобождения Орши 2-й гвардейский танковый корпус генерала А. С. Бурдейного. Он устремился к столице Белоруссии южнее Минского шоссе. С помощью партизанских проводников гвардейцы-танкисты преодолели трудные районы болотисто-лесистой местности, 2 июля совершили блестящий маневр, обойдя с юга остатки борисовской и смолевичской группировок врага, разбили сильный его заслон на подступах к Минску и к исходу дня сосредоточились под стенами города. На рассвете 3 июля танковые бригады корпуса ворвались в Минск. Когда они вели бой в центре города, с юга подошел 1-й гвардейский танковый корпус генерала М. Ф. Папова, действовавший в составе 1-го

Белорусского фронта. Совместными усилиями двух танковых корпусов и подтянувшихся частей 11-й гвардейской и 31-й армий к исходу дня 3 июля столица Белоруссии была очищена от врага. 5-я гвардейская танковая армия в течение этого дня главными силами обошла город с севера, вышла в район северо-западнее Минска и отрезала противнику пути отхода на Молодечно. Пройдя с боями через город, 2-й гвардейский Тацинский танковый корпус генерала А. С. Бурдейного к исходу 3 июля занял позиции западнее его. В юго-западном направлении пути отхода противнику были перерезаны войсками соседнего фронта. Таким образом, крупная вражеская группировка, все еще находившаяся в районах восточнее Минска, попала в окружение.

Москва салютовала воинам 1-го и 3-го Белорусских фронтов, освободившим столицу Белоруссии. «Освобождение Минска, — писала в передовой статье за 5 июля «Правда», — это радостный праздник для всех народов нашей страны».

В приказе Верховного Главнокомандующего в числе соединений и частей, отличившихся при освобождении Минска, упоминалась и наша 240-я истребительная авиадивизия. В ее боевой истории Белорусская операция занимает особое место: на всех важнейших этапах этой крупнейшей в ходе войны стратегической операции мы получали благодарности Верховного Главнокомандования.

После освобождения Минска наша дивизия приняла участие в уничтожении окруженной вражеской группировки. [284] Большую роль в этом сыграли наши боевые друзья — летчики 1-й гвардейской штурмовой и 6-й гвардейской бомбардировочной авиадивизий. Мы же, как сложилось в ходе операции, обеспечивали штурмовиков и бомбардировщиков. За неделю боев, последовавших после освобождения Минска, наши летчики произвели 312 боевых вылетов на сопровождение, не раз вылетали сами на штурмовки и прикрывали Минск от налетов вражеской авиации. В эти дни мы сбили 18 самолетов противника. Отличились летчики А. С. Королев, Т. Я. Алейников, Ф. Т. Бутурлин, Ф. М. Балюн, П. Н. Кривко, А. М. Жаров и другие.

Попавшие в окружение гитлеровцы всеми силами пытались вырваться из кольца. Непрерывно перегруппировываясь, сосредоточивая силы то в одном, то в другом месте, они старались прорвать блокаду. В условиях быстрого продвижения наших войск на запад было невозможно создать мощную систему укреплений, блокирующих вражескую группировку по всему обширному району, и это давало гитлеровцам какой-то призрачный шанс. Призрачный, поскольку группировка осталась у нас глубоко в тылу, подвергалась беспрерывным ударам, и

вывести в таких условиях сколько-нибудь значительные силы было невозможно. Но немногочисленные части противника ценой невероятных усилий иногда прорывались на отдельных участках, и тогда по прорвавшимся колоннам мощными силами работала наша штурмовая и бомбардировочная авиация до тех пор, пока колонны не переставали существовать.

Однажды в обычной для тех дней обстановке мы услышали в эфире позывные штаба нашей воздушной армии, а затем голос командующего. Тимофей Тимофеевич Хрюкин приказывал всем штурмовикам и бомбардировщикам, находящимся в воздухе, срочно идти в район штаба армии: к нему приближалась крупная прорвавшаяся группировка противника со значительным количеством танков. Истребителям тоже было приказано штурмовать прорвавшихся гитлеровцев.

Положение было серьезным: штаб воздушной армии занял оборону и срочно готовился к эвакуации. Когда наши первые перенацеленные группы начали действовать, авангард группировки находился в четырех-пяти километрах от штаба.

Борьба продолжалась часов пять-шесть. Для ликвидации неожиданной вражеской угрозы пришлось использовать [285] значительные авиационные силы. Сначала противник был остановлен и частично рассеян, а позже, находясь под непрерывными ударами с воздуха, окончательно уничтожен. Дело могло бы и не иметь настолько благоприятного исхода, если бы группировка фашистов прорвалась ночью: основные силы фронта были уже западнее Минска, никаких серьезных резервов под рукой но оказалось бы, так что гитлеровцы могли натворить бед. Правда, как это нередко бывало на фронте, когда все переживания уже позади, некоторые наши авиационные командиры потом с улыбкой вспоминали неожиданный 505 в эфире, посланный своим летчикам самим командармом. Но я-то при этом вспоминал, как несколькими днями раньше в аналогичном положении оказался штаб нашей дивизии в Толочине, и потому не разделял иронических замечаний по этому поводу. Могу только со всей определенностью отметить, что при всей добросовестности наших летчиков ни одна из прорывавшихся в те дни вражеских группировок не подвергалась столь длительной, методичной и уничтожительной обработке с воздуха, как эта, которая, вероятно, сама того не ведая, создала непосредственную угрозу штабу воздушной армии. После этого эпизода, если его можно так назвать, командующий поблагодарил личный состав частей, который немедленно пришел ему на помощь.

В те же дни, точнее 6 июля, другая группировка немцев

пыталась захватить наш аэродром у деревни Озерцо, километрах в двенадцати юго-западнее Минска. Попытка не удалась, гитлеровцы были разгромлены.

В районе Волмы в окружении оказались две крупные группы войск противника. Одну из них возглавлял командир 12-го армейского корпуса генерал Мюллер. При очередной попытке прорваться генерал попал в плен. На допросе он показал: «Наше положение стало невыносимым. Мы оказались изолированными. Несли огромные потери. Были тысячи раненых солдат. Их оставляли без всякого внимания, не имея возможности оказать помощь. Все голодали». Приняв капитуляцию, Мюллер 8 июля отдал приказ «немедленно прекратить бои». Он был доведен политорганами советских войск до окруженных немецких солдат. Началась массовая их сдача в плен.

Так проходила ликвидация окруженных в Белоруссии гитлеровских войск. Во всем этом важную роль сыграла наша авиация. В те дни командующий несколько раз приказывал нашей дивизии патрулировать эскадрильями [286] над Минском: наше командование не исключало, что немецкая бомбардировочная авиация попытается бомбить город или наши войска с целью облегчить положение своим окруженным группировкам. Летчики 240-й авиадивизии встречали в воздухе только небольшие редкие группы немецких истребителей. Бомбардировщики не появлялись: очевидно, высшему гитлеровскому командованию после столь сокрушительного поражения было уже не до своих частей, окруженных восточнее Минска.

5 июля войска фронта освободили Молодечно и вели бои за город Лиду. 900-й истребительный авиаполк, который от нашей дивизии участвовал в боях в районе Молодечно, был награжден орденом Красного Знамени.

10 июля Указом Президиума Верховного Совета СССР наша 240-я истребительная авиадивизия тоже была награждена орденом Красного Знамени.

9 июля был очищен от гитлеровцев город Лида. Штаб дивизии, 133-й гвардейский и 900-й истребительный авиаполки были перебазированы в район Лиды. В эти дни Краснознаменным стал 133-й гвардейский авиаполк, отличившийся в боях за этот город. Наши летчики усиленно вели воздушную разведку в интересах фронта и продолжали сопровождать бомбардировщиков и штурмовиков. Войска фронта продолжали стремительно продвигаться на запад, а правое его крыло — к границам Восточной Пруссии.

Менее чем за месяц от начала Белорусской операции войска 3-го Белорусского фронта с боями прошли четыреста с лишним

километров. Высокий темп наступления диктовал нам необходимость частого перебазирования. Каждый полк за это время сменил по 4–5 аэродромов. Это требовало основательной штурманской подготовки летного состава, поскольку при такой частой смене районов базирования проблема ориентации в воздухе становится уязвимым местом. У нас в дивизии было много молодых летчиков, тем не менее я не помню ни одного случая, когда бы при смене аэродромов кто-то из них потерял бы ориентировку и не нашел свой аэродром. И это в условиях, когда действовать приходилось над обширными лесными массивами, лишенными характерных ориентиров и примет.

Сам я за период, прошедший от начала операции, произвел более двадцати вылетов и провел около десяти воздушных боев. Боев, как говорили летчики, «непрестижных», то есть безрезультатных. Тому причиной характер [287] действий. Летал я с группами сопровождения, тоже был «на привязи» у сопровождаемых Ил-2 или Пе-2 и не имел права показывать своим подчиненным дурной пример в погоне за увеличением личного счета сбитых вражеских самолетов. Но в этой неброской, будничной, но чрезвычайно ответственной работе я зато хорошо изучил летный состав полков и убедился в том, что пришла пора командирской и боевой зрелости наших летчиков на всех уровнях, что они хорошо подготовлены к боевым действиям в любой обстановке. Это были уже закаленные воздушные бойцы, умеющие воевать активно, напористо, ищущие в каждом боевом вылете победу, только победу! Два года назад, на Северо-Западном фронте, я мог только мечтать о таком времени — времени расцвета нашей боевой силы и зрелости.

16 июля личному составу дивизии была объявлена еще одна благодарность Верховного Главнокомандующего — на этот раз наши летчики отличились в боях за город Гродно.

Между тем к середине июля войска правого крыла фронта форсировали Неман и захватили плацдармы на его левом берегу. К ним противник подтянул резервы, и бои на Немане приняли затяжной характер. Обстановка изменилась: после месяца непрерывного отступления гитлеровцам удалось восстановить сплошной фронт обороны и организовать управление войсками. Всеми видами разведки было установлено, что только на каунасском направлении к 15 июля со стороны врага действовало более десяти пехотных и танковых дивизий. Удары по нашим плацдармам на левобережье Немана все усиливались, но соединения фронта закрепились там прочно и отражали все контратаки. Однако для того чтобы возобновить продвижение вперед, требовалось основательно подготовиться, подтянуть

резервы и перегруппировать силы.

Авиация в этот период оказывала большую помощь частям, закрепившимся на плацдармах. Наша дивизия сопровождала в этот район бомбардировщиков и штурмовиков, которые сыграли существенную роль в отражении контратак противника. Особенность боевых действий в те дни для нас состояла в том, что все вылеты — и на сопровождение, и на воздушную разведку, и на выполнение других задач — мы производили на полный радиус действия наших истребителей. В случае затяжного воздушного боя могло не хватить горючего для возвращения на свои аэродромы. Летчики наносили на свои карты все наши [288] аэродромы, которые в трудной ситуации можно было бы использовать.

* * *

Вскоре из-за сложных метеоусловий в боевых действиях авиации возникла непродолжительная пауза. Мы решили воспользоваться этим и провести вечер, посвященный награждению полков и дивизии орденами Красного Знамени.

На торжествах, которые проходили в Лиде, собрались лучшие летчики, техники и младшие специалисты, отличившиеся в боях за Витебск, Оршу, Борисов, Минск, Молодечно, Лиду, Гродно. Был приглашен также руководящий состав 1-й гвардейской штурмовой и 6-й гвардейской бомбардировочной авиадивизий, партийные и советские руководители города.

Открыв вечер, я коротко подвел итоги боевой деятельности дивизии. Они были внушительными. С 23 июня по 1 августа 1944 года дивизия выполнила 2637 боевых вылетов, из них больше половины — на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков. При атом за пять недель боевой работы наши опекаемые не имели потерь. Наши летчики сбили за этот срок 22 самолета противника и потеряли 17 своих. При этом еще 2 Як-9 были сбиты зенитным огнем врага. Погибло 12 летчиков{15}. В боях отличились истребители С. М. Бражнец, Д. П. Моцаков, И. К. Сомов, И. И. Туманский, А. Н. Деркач, В. П. Бойко, II. К. Лобас, Н. А. Думан, И. И. Яременко, А. С. Королев, Ф. Т. Бутурлин, Ф. М. Балюн, П. Н. Кривко, А. М. Жаров, Т. Я. Алейников и другие. Самоотверженно работал инженерно-технический состав соединения. Известно, что в условиях частых перебазирований нагрузка, которая выпадает на его долю, резко возрастает.

Меня слушали не просто внимательно, а с каким-то особенным торжественным напряжением. Чувствовалось желание людей услышать приятные слова об исполненном долге, услышать именно в этой праздничной обстановке, при всех, вместе со всеми. В общем-то, мы впервые собрались вот так

«кучно», всем составом. Собирались на конференции по другим, чаще всего неотложным, делам, а вот до праздничного сбора дело не доходило.

Я думал о том, что дивизия стала единой и дружной боевой семьей. В каждом полку, конечно, был свой микроклимат, [289] свой стиль отношений, свои особые приметы быта, которые свойственны каждой части на фронте. Но над всем этим было нечто единое, общее, и в первую очередь, как показали бои, дух высокой ответственности каждого человека и дух коллективизма, взаимовыручки, боевого товарищества. Во всем этом огромную роль сыграла каждодневная, настойчивая работа наших политработников, партийных и комсомольских организаций. Ветераны дивизии начальник политотдела подполковник Николай Филиппович Коротков, его заместитель майор Александр Ефимович Саратовцев, их помощники капитан Арсентий Сергеевич Васильев и старший лейтенант Митрофан Тимофеевич Бражник были авторитетными, знающими свое дело специалистами. Работали они неутомимо, вдумчиво и согласованно. Сильные у нас были и заместители командиров полков по политчасти: майор Г. Г. Маркатанов в 86-м, подполковник В. Ф. Стенченко в 133-м, майоры И. О. Кутасин, В. В. Бойков в 900-м. 133-й гвардейский — бывший мой 42-й — имел традиционно сильные партийную и комсомольскую организации. Парторгом в полку был майор М. Б. Райхлин, комсоргом лейтенант В. А. Черносвитов. Партийный и комсомольский актив полка в своей работе опирался на большой опыт командиров эскадрилий. Подполковник В. Ф. Стенченко до войны был летчиком, тонкости летной службы знал прекрасно и являлся одним из авторитетнейших людей части.

Вообще нам везло на «летающих» политработников. Например, майор И. О. Кутасин был отличным летчиком. Непритязательный, скромный, даже застенчивый замполит был бойцом необычайно храбрым и волевым. Все в нем души не чаяли. Летал он превосходно и полностью разделял все невзгоды фронтовой жизни — и на земле и в воздухе — со своими боевыми друзьями, был очень дружен с командиром полка подполковником А. Ф. Хотинским. Во многом благодаря личным качествам командира и замполита 900-й полк, в котором молодежи было больше, чем в любом другом, на фронте быстро зарекомендовал себя сильнейшей боевой единицей. Гибель майора И. О. Кутасина в период боев на Калининском фронте потрясла всех.

В ходе Белорусской операции в полк пришел другой боевой замполит гвардии майор В. В. Бойков. Опытный боевой летчик, В.

В. Бойков был отмечен тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени [290] и другими наградами. Политработником он был энергичным, знающим, быстро нашел общий язык с людьми, но рвался к командирской работе. Поэтому к концу Белорусской операции он был переведен в другое соединение на командную должность, а замполитом 900-го полка стал майор Г. Т. Мерцалов — тоже бывший летчик. Как и в других полках, большую партийно-политическую работу среди личного состава 900-го авиаполка проводили опытные командиры эскадрилий коммунисты П. П. Просяник, Ф. Т. Бутурлин и Г. Р. Данилин.

В конце своего выступления на памятном праздничном вечере в Лиде, обращаясь к своим боевым товарищам, я сказал:

— С таким коллективом, как 240-я истребительная авиационная Невельская Краснознаменная дивизия, можно с успехом выполнять любую задачу. Призываю весь личный состав ответить на высокую награду Родины новыми боевыми подвигами, множить славные традиции дивизии и быть в первых рядах соединений ВВС Красной Армии!

Это был запоминающийся вечер. Много искренних, от души идущих слов благодарности услышали наши истребители от Степана Дмитриевича Пруткова и Григория Алексеевича Чучева — командиров прославленных гвардейских авиадивизий, с которыми мы сражались бок о бок. Взволнованно выступали и представители общественности города Лида, в освобождении которого наши летчики приняли самое активное участие.

Как и полагается, праздничный вечер закончился концертом. И хотя артисты были наши собственные, самодеятельные, и больше привыкли ремонтировать свои самолеты и сбивать чужие, чем выступать со сцены, тем не менее концерт удался на славу — довольные зрители не скупились на аплодисменты.

Впереди нас ждали тяжелые бои в небе Литвы и Восточной Пруссии.

Подарок маршала Новикова

В ходе Белорусской операции (потом — и Восточно-Прусской) в течение длительного времени нашими соседями и добрыми боевыми товарищами были летчики 303-й истребительной авиационной дивизии, которой командовал генерал-майор авиации Георгий Нефедович Захаров. [291] Один и тот же тыловой район авиационного базирования обслуживал две наши дивизии. 303-я весь свой боевой путь от момента формирования прошла в составе 1-й воздушной армии, была очень сильной, заслуженно славилась на фронте.

В ходе операции и в дальнейшем 240-й и 303-й ставились

однотипные боевые задачи, которые мы решали совместными усилиями. Мы знали многих известных летчиков 303-й авиадивизии, они знали наших воздушных бойцов. Случалось, в трудных условиях помогали друг другу. В составе 303-й истребительной авиадивизии сражался известный французский полк «Нормандия».

Мне доводилось видеть французских летчиков и на земле, и в небе. И хотя боевая история «Нормандии» хорошо известна советским людям, сам факт — участие французского авиационного полка в войне с гитлеровцами в составе ВВС Красной Армии — в истории войны является совершенно неординарным и позволяет размышлять о многом. История минувшей войны дает не так уж много таких ярких и убедительных примеров того, как люди, разделенные разными политическими системами, образом мышления, социальными привычками и национальными обычаями, могут подняться над всеми этими серьезными барьерами во имя самого важного — во имя того, что составляет смысл существования человека вообще. Я думаю, самое главное здесь заключается в том, что это оказалось возможным. Но сейчас я просто хочу рассказать о эпизодах, свидетелем которых был и которыми в ту пору была наполнена наша фронтовая обыденность.

Однажды я прилетел к соседям на полевой аэродром Шаталово для согласования с ними некоторых вопросов, связанных с предстоящей боевой деятельностью. Там встретил генерала Г. Н. Захарова в окружении руководящего состава полки «Нормандия». Там же присутствовал и командир 18-го гвардейского авиаполка подполковник А. Е. Голубов. Французские летчики чаще всего взаимодействовали в воздухе с ним и нередко базировались на одном аэродроме. Между летчиками шел сугубо профессиональный разговор, даже спор, весьма характерный для тех лет: обсуждался вопрос, какой истребитель лучше — «лавочкин» или «як»? В 303-й авиадивизии были и те и другие. Сам командир дивизии в ту пору летал на Ла-5 и потому хвалил эту машину. Французы с самого начала летали на «яках» (Як-1, Як-7, позднее — [292] Як-3), привыкли к ним, полюбили, и потому командир «Нормандии» майор Пьер Пуйяд со свойственным национальным темпераментом возражал Георгию Нефедовичу и никак не хотел соглашаться с тем, что «як» хоть в чем-то уступает «лавочкину». Генерал вдруг сказал:

— Вы же на «Лавочкине» не летали. Слетайте на нем, попилотируйте и тогда сделаете свой окончательный вывод.

Здесь же стоял готовый к вылету Ла-5. Уговаривать командира французского полка не пришлось: Пуйяд сел в

самолет, запустил двигатель, вырулил и взлетел. Немного прижал самолет для разгона, а затем резко перевел его в набор высоты со значительно большим углом набора, чем полагалось. Не уменьшая этого угла, он продолжал набор высоты. Скорость самолета падала, и вскоре Ла-5 почти «висел» на моторе.

Генерал Захаров встревожился:

— Что он делает?! Сейчас заклинит мотор — и конец! Но Пуйяд, словно услышав эти слова, отжал самолет, набрал скорость и прямо над аэродромом прекрасно выполнил несколько фигур высшего пилотажа, притом о такой легкостью и изяществом, словно он всю жизнь летал на «лавочкиных». Это говорило о высочайшем мастерстве пилота.

Командир «Нормандии» произвел посадку точно у «Т», зарулил, выключил двигатель, вышел из кабины и сказал:

— Самолет хороший, но тяжеловат в управлении. «Як» легче и лучше.

Генерал Захаров заметил:

— Мотор на самолете новый, не обкатан, и так висеть на моторе нельзя. Пойдет стружка, мотор заклинит — и тогда крышка...

Пьер Пуйяд понял это замечание по-своему.

— Воздушный бой ведется на полных оборотах двигателя, — сказал он. — Это ведь война, а не туристский полет. Кто же будет покупать у этой фирмы двигатели, если они будут отказывать?

Мы переглянулись и улыбнулись. Подобная постановка вопроса нам в голову не могла прийти. У нас был истребитель с двигателем водяного охлаждения — «як» и с воздушным охлаждением — «лавочкин». Прекрасная, к слову, боевая машина — скоростная, с сильным вооружением, надежная. Нашей задачей было взять от нее максимум возможного. Другими словами, все вопросы мы [293] рассматривали в области дальнейшего совершенствования летного мастерства. А тут вопрос в немыслимую для нас сторону: кто же будет «покупать» у «фирмы» Ла-5, если он не понравится?

Пьер Пуйяд никак не мог понять, чему мы улыбаемся, а нам не так-то просто было растолковать ему нашу реакцию. Правда, генерал Г. Н. Захаров тут же сказал что-то насчет того, что «фирма» — проверенная и вполне надежная. Так и закончился этот спор о самолетах, случайным свидетелем которого я стал. Заодно, представленный генералом Г. Н. Захаровым, я познакомился с командиром «Нормандии».

В дальнейшем наши дивизии продолжали базироваться рядом. Мы не раз видели, как упорно и настойчиво ведут бои с фашистами французские летчики. Не раз в воздухе летчики 240-й

авиадивизии помогали французам, а те — нам. Это были надежные боевые товарищи в самой трудной воздушной обстановке. Среди французов было немало первоклассных мастеров воздушного боя, и воевали они весьма результативно. Четырем летчикам «Нормандии» было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. В 1-й воздушной армии о французских летчиках знали все и все за них болели. Когда мы узнавали о потерях французского полка, наши летчики переживали это очень тяжело. Но они, как подобает настоящим бойцам, воевали без всякой оглядки. Из 108 французских летчиков 42 погибли на полях сражений.

Впервые я увидел бойцов «Нормандии» в небе в начале Белорусской операции. Сначала даже не увидел, а услышал их переговоры в эфире. Речь была спокойной: наше превосходство в воздухе было полным. Мы даже слышали французские песни: наши боевые друзья, находясь в воздухе, часто напевали, что, хотя и было нарушением порядка, само по себе свидетельствовало об их отличном настроении. И мы, конечно, полагали, что в бою и французам будет не до песен: как только обстановка осложнится — все станет на свои места. Так, впрочем, и было, особенно во время боев в Восточной Пруссии, когда у противника количество самолетов увеличилось почти втрое и практически соотношение воздушных сил в полосе нашего фронта выровнялось.

Летчики полка «Нормандия» прошли трудный боевой путь, начавшийся весной 1943 года на Западном фронте.

В Орле и в Париже, там, где начинался и завершился боевой путь «Нормандии», подвиг французских летчиков-патриотов [294] увековечен в названиях улиц. Созданы музеи боевой славы, братской дружбы представителей советского и французского народов, сражавшихся против фашизма.

* * *

В конце июля после перегруппировки войска фронта перешли в наступление на каунасском направлении. Продвижение шло медленно: противник оказывал упорное сопротивление. При отходе гитлеровцы сжигали села, разрушали мосты, минировали дороги. Отдельные населенные пункты по нескольку раз переходили из рук в руки. Фашисты пытались любой ценой выиграть время, чтобы закончить подготовку оборонительных рубежей, прикрывавших границы Восточной Пруссии.

Несмотря на сильное противодействие, наши войска неумолимо продвигались на запад и к 1 августа освободили Каунас — важнейший узел вражеской обороны на восточно-прусском направлении.

В эти дни наша дивизия вела напряженные боевые действия. Менялись районы, перед нашими наступающими войсками возникали новые оборонительные рубежи противника, и снова без устали работали наши боевые друзья летчики-штурмовики и летчики-бомбардировщики, а мы, соответственно, обеспечивали им условия для нанесения метких, уничтожающих ударов. Кроме того, мы вели интенсивную воздушную разведку. По сравнению с первой половиной Белорусской операции сейчас, на завершающей ее стадии, когда бои переместились на территорию Литвы, нам значительно прибавилось работы по прямому нашему назначению. Здесь, на ближних подступах к Восточной Пруссии, фашисты сосредоточили немалые авиационные силы, перебросив с других направлений несколько боеспособных эскадр. Опять стали появляться группами по 15–20 машин вражеские бомбардировщики, которых во время разгрома немцев в Белоруссии мы почти не видели. Они ходили под прикрытием «мессеров», бомбили передовые части войск фронта и переправы через Неман. Наши летчики теперь вели жестокие и частые воздушные бои. Возросшее сопротивление врага на земле и в воздухе сразу показало нам, что мы приближаемся к жизненно важной части территории гитлеровской Германии и что эту территорию, это свое логово, центр германского милитаризма, гитлеровцы будут защищать упорно и до конца. [295]

Как только немецкие бомбардировщики стали совершать регулярные налеты большими группами, мне пришлось срочно выезжать с радиостанцией наведения в район южнее Каунаса. Снова — в который раз! — пригодился опыт, добытый в боях на Ленинградском и Калининском фронтах. Наши летчики совершали по 3–4 вылета в день, я с радиостанцией находился рядом с передним краем и руководил действиями истребителей непосредственно из самого района этих действий. О том, насколько возросло напряжение в воздухе, говорит один из памятных для меня эпизодов тех дней.

Получив донесение о приближении очередной воздушной армады противника, я поднял в воздух дежурную группу истребителей, которую вел капитан П. К. Лобас. Его навели на цель, а я, еще не зная точной численности группы, но заранее предполагая, что в этой группе, как обычно, идет не меньше трех девяток Ю-87, тут же дополнительно поднял в воздух еще две группы истребителей.

Между тем капитан Лобас, который уже должен был атаковать подходящего противника, почему-то медлил. Во всяком случае, по тому, что происходит в эфире, всегда можно установить, когда бой начался. А тут — какое-то спокойствие в

эфире...

Я связался с ведущим и потребовал доложить обстановку. Все сразу прояснилось: оказалось, что к линии фронта приближаются не 20–30 бомбардировщиков, как предполагалось, а восемь девяток под сильным прикрытием «мессершмиттов»! И капитан П. К. Лобас, опытный и бесстрашный летчик, выбирал позиции, чтобы своими ограниченными силами атаковать эту армаду с наибольшей эффективностью.

— Атакуйте решительнее, — сказал я, — подходит усиление.

После этой команды Лобас немедленно атаковал, и в этот момент подошла наша вторая группа.

Истребители, ведомые Лобасом, успешно провели первую атаку, после чего надежно связали боем всех «мессеров» прикрытия. Вторая наша группа получила возможность без особых помех ударить по вражеским бомбардировщикам. Вскоре Герой Советского Союза капитан И. Ф. Мотуз, летчик, чья боевая слава гремела еще в 1942 году на Северо-Западном фронте, привел третью группу, которая тут же включилась в бой. А на подходе уже была четвертая наша группа, которую вел капитан [296] С. М. Бражнец. Приближаясь к указанному району, он доложил: «Вижу группу в составе двух девяток». Я приказал немедленно ее атаковать. Капитан повел своих летчиков в атаку, ведущий Ю-87 загорелся, боевой порядок бомбардировщиков был нарушен.

Этот бой, в котором с обеих сторон участвовало более 100 самолетов, длился 20 минут. Гитлеровцы были рассеяны, бомбардировка сорвана. Восемь фашистских самолетов было сбито. Многие наши машины вернулись из этого боя с повреждениями, но инженеры и техники полков быстро поставили все их в строй.

В течение августа один из полков дивизии перебазировался на аэродром Ораны, другие несколько позже — в Прелаи. Основная борьба в тот период развернулась западнее и северо-западнее Каунаса. Противник подтянул сюда несколько танковых и пехотных дивизий и продолжал наращивать свои авиационные силы. В начале августа перед нашим фронтом он имел 765 самолетов, а к исходу месяца, несмотря на понесенные потери, уже 840. По характеру боев мы чувствовали, что на наше направление гитлеровское командование перебросило хорошо подготовленные воздушные эскадры.

Некоторое время в августе войска фронта отражали сильные контратаки противника на шяуляйском направлении. Здесь действовала основная вражеская танковая группировка. В отражении этих контратак приняли активное участие наши

штурмовики и бомбардировщики. Мы обеспечивали их работу, нередко сами производили штурмовые действия по скоплениям живой силы и техники врага и вели тяжелые воздушные бои. В наиболее напряженные дни августа наши летчики делали по 4–5 боевых вылетов в день.

Отразив контратаки гитлеровцев, соединения фронта вышли на рубеж Расейняй, Кибартай, Сувалки, то есть непосредственно к немецким границам. С 29 августа началась подготовка к действиям на территории Восточной Пруссии. Войска получили приказ перейти к обороне. На этом грандиозная Белорусская операция была завершена. Стратегический фронт противника в короткий срок был сокрушен на глубину до 600 километров. В ходе войны это была одна из самых крупных операций.

В августе 240-я истребительная произвела 789 самолето-вылетов, сопровождала 878 Ил-2 и 81 Пе-2. В воздушных боях было сбито 22 вражеских самолета. Мы потеряли 8 самолетов и 5 летчиков. [297]

В один из августовских дней на нашем аэродроме появились два самолета Як-3. Это был новейший истребитель последней модификации семейства «Яковлевых». Незадолго до того в «Правде» был опубликован снимок этой машины. В подписи говорилось, что это — легчайший, лучший истребитель мира. Конечно, мы тогда обратили внимание и на снимок, и на подпись. Но кто мог знать, когда нам доведется увидеть эти машины, а тем более — полетать на них. И вот совершилось почти чудо: прошло всего несколько дней, и эта мечта у нас на аэродроме.

Собственно, не «почти» чудо, а чудо самое настоящее. Старший офицер, ответственный за перегон этих истребителей из Саратова к нам, представившись, сообщил:

— В ваше личное распоряжение. Летающему командиру дивизии от командующего ВВС Красной Армии...

Я даже сразу не нашелся, что ответить. Неожиданный подарок Главного маршала авиации А. А. Новикова. Роскошный подарок...

Получив информацию о летно-тактических данных самолета и короткий устный инструктаж, я произвел первый пробный вылет на Як-3.

Это был, бесспорно, лучший из всех «яков», вообще лучший истребитель из всех, какие я когда-либо знал. Это была машина, созданная для воздушного боя. Только для боя. Простая, удобная, послушная, неприхотливая, очень маневренная, с высокой скоростью. Я был в восторге. Именно о таком самолете мечталось в начале войны. Появись он на три года раньше, был бы совсем другой итог нашей борьбы с люфтваффе, мы бы не имели таких

потерь и гораздо быстрее завоевали бы господство в воздухе.

Мой заместитель, штурман дивизии, инспектор по технике пилотирования, летчики управления дивизии приступили к изучению самолета и после сдачи зачетов были допущены к полетам на Як-3. Все оценивали его так же, как я: истребитель был выше всяких похвал. Мы провели учебные бои Як-3 с Як-9, и он показал преимущества на любом элементе воздушного боя. А ведь наши летчики уже год отвоевали на «девятках» — это была надежная, сильная, проверенная в боях машина, к которой пилоты привыкли и которую полюбили. Тем не менее преимущества были очевидны.

Единственное, что лимитировало нас на «тройке», — меньший запас горючего. Но этот истребитель был предназначен [298] для воздушного боя, а не для сопровождения ударной авиации, особенно действующей по удаленным целям. И надо было это иметь в виду при использовании Як-3 в боевых действиях. Конечно, реально эту силу враг мог бы ощутить сразу, если бы всю нашу дивизию перевооружили этими самолетами. Но надо было ждать. А пока у нас было всего два новых «яка». Личный подарок командующего Военно-Воздушными Силами...

* * *

В первых числах сентября меня вызвал находившийся на нашем фронте представитель Ставки Верховного Главнокомандования Маршал Советского Союза Александр Михайлович Василевский. Он сообщил, что мне поручено принять английскую военную делегацию. Формально делегацию возглавлял командор Робертс, но фактически, объяснил Александр Михайлович, главой делегации является профессиональный разведчик майор Трап. Официально делегация прибывала с целью изучения нашего опыта по взаимодействию авиации с наземными войсками. Хотя группа состоит из авиационных специалистов, фактическая их цель — разведка, и надо принять меры к сохранению военной тайны. Конкретно, как уточнил А. М. Василевский, надо убрать с «ильюшиных» реактивные снаряды РС-132 (они базировались на одном аэродроме с нами). Из каких-то источников англичане узнали, что у нас на вооружении появились эти новые, более мощные, чем прежние, снаряды, и хотят их купить. Мы им передали РС-82, а эти — РС-132 — пока продавать не собираемся.

Я спросил, можно ли в случае необходимости показать самолет Як-3. Маршал сказал, что можно показать, но точных летно-тактических данных сообщать не следует. Просто сказать, что этот самолет значительно лучше своих предшественников.

Короче говоря, у меня был ряд детальных указаний о том, как

вести себя в русле вполне официальных и вместе с тем дружественных отношений, и я узнал, что помогать мне будут (неофициально) два офицера Генерального штаба, с которыми я могу консультироваться в случае каких-нибудь возникших неясностей.

Я совершенно отчетливо понял, что задача эта касается не столько моей прямой сферы (боевого применения авиации на фронтах Великой Отечественной войны), сколько является военно-дипломатической, и что этому [299] визиту наше руководство придает довольно большое значение, а я, если можно так выразиться, волею судеб попадаю в орбиту высокой международной политики. При этом А. М. Василевский дал мне понять, что англичане давно уже добивались такой возможности, а наше руководство под разными предлогами оттягивало этот визит, потому что нам совершенно не хотелось иметь на фронте группу хорошо подготовленных английских разведчиков. Но теперь мы пошли на это — с известными оговорками, практическая реализация которых целиком зависела от меня как от представителя воюющей советской авиации. II еще я понял, что если бы эта делегация была американской, то было бы меньше трудностей и меньше ограничений, поскольку в сложившихся в ходе войны отношениях между главами государств — союзников по антигитлеровской коалиции — в определенной мере позиция президента Рузвельта оценивалась как более открытая и более честная по отношению к Советскому Союзу, чем позиция премьера Черчилля.

Объяснив мне подробно ситуацию, Александр Михайлович Василевский попрощался со мной и пожелал успеха. Отныне в течение 12–15 дней мне предстояло проявлять способности военного дипломата. Поскольку мысль о деятельности на международном поприще мне никогда не приходила в голову, то и вопрос о моих способностях в этом смысле, естественно, тоже не возникал. А тут, едва я попрощался с А. М. Василевским, одно за другим стали возникать всякие «если»: «если они захотят», «если они будут настаивать», «если они попытаются». При этом ссылаться на привычное «не могу знать», «не в моей компетенции», «не положено» и т. д. — нельзя. В общем, поначалу абсолютно ясная задача стала обрастать сложностями такого порядка, которые никакими регламентациями, разумеется, не предусмотрены. Возвращаясь в Прелаи, я думал, что проще всего было бы посадить делегацию на истребители — ведь они все летчики! — и сводить их разочек на прикрытие наземных войск. Тут бы им все сразу стало ясно: и способы взаимодействия с пехотой, и возможности наших истребителей (а заодно и

немецких). Эта мысль меня немного развеселила.

Для приема и размещения делегации было выделено здание школы в Прелаи. Его быстро отремонтировали, завезли из Вильнюса хорошую мебель, сервизы — словом, все необходимое для приема на высоком уровне. Заодно переодели наконец личный состав дивизии: выдали новое [300] обмундирование, сапоги, в аэродромных столовых повесили марлевые занавески, постелили скатерти и даже улучшили питание.

Английская делегация в количестве 14 человек прибыла транспортным самолетом Си-47. После обмена приветствиями я пригласил официального руководителя делегации командора Робертса в машину. Для остальных членов делегации были приготовлены другие машины. Тут же, в эти первые минуты встречи, возникла внеплановая ситуация: пренебрегая всеми правилами приличия, в нашу машину настойчиво стремился сесть еще один человек из английской делегации. Я сразу понял, что это и есть майор Трап. А заодно понял всю дальнейшую линию поведения этого профессионального агента. Своей откровенной бесцеремонностью и нежеланием соблюдать элементарные правила этикета он, сам того не ведая, облегчил мне мою задачу: я сделал удивленный вид по поводу того, что рядовой член делегации столь неделикатно ведет себя по отношению к собственному руководителю. Господин Робертс был вроде бы шокирован поведением майора и молчал. Прикрываясь незнанием английского языка, я просто-напросто передал Трапу через переводчика, что его место — в другой машине, и приказал шоферу трогаться.

Сразу же в машине господин Робертс поинтересовался, есть ли у нас в дивизии самолеты Як-3.

— Да, — безразлично кивнул я, — только что получили.

— А мы их увидим? — нетерпеливо спросил наш гость.

— Увидите. А почему вас так интересует именно Як-3? — спросил я тоном человека, для которого Як-3 — такая же боевая машина, как и все другие.

Командор ответил, что его заинтересовал снимок в «Правде», и рассказал, что сам он — летчик-истребитель, командир истребительной эскадры королевских военно-воздушных сил Великобритании. Его эскадра, как я понял, входит в состав сил ПВО Лондона, и ей не раз приходилось отражать налеты гитлеровских бомбардировщиков на британскую столицу.

В резиденции все уже было готово к обеду. Накануне я с моими помощниками из Москвы изучил официальный протокол завтрака, обеда и ужина. Эти московские ребята-генштабисты из отдела внешних сношений оказались большими спецами по части

организации приемов. [301] Такой стол, какой был сервирован для делегации, я видел только в некоторых довоенных зарубежных фильмах. Тут были итальянские и французские вина и коньяки, шотландский виски, какие-то другие напитки, которых я даже в зарубежных фильмах не видел. Ну и, конечно, соответствующий ассортимент закусок — от соленых огурцов и грибов до дичи, икры и семги.

На некоторое время наш стол оказался в центре внимания гостей. Я воспользовался ситуацией и спросил, как будем пить: по протоколу или по-фронтовому? При этом вытащил из наших запасов бутылку, которая внешне выглядела не столь эффектно, как итальянские вина и французские коньяки. Это была обыкновенная водка, и наши гости сразу же показали, что они понимают в этом толк. «Рашен водка, рашен водка!» — единодушно зашумели члены делегации. Должен сказать, что в течение последующих двух недель ни одной из тех красивых итальянских и французских бутылок открыть не пришлось.

Что же касается деловой части визита, то я с первых же дней организовал занятия в полном соответствии с официальной программой. К лекциям я подготовился очень тщательно и, если бы наших гостей действительно интересовали вопросы взаимодействия авиации с сухопутными войсками, то они могли бы почерпнуть немало интересного. Но уже на второй день занятий выяснилось, что это их мало волнует. Господин Робертс задавал один и тот же вопрос: когда поедем на аэродром смотреть Як-3?

Наконец запланировали осмотр боевой техники на аэродроме. На стоянке в специально отведенном месте были выставлены наши истребители Як-7б, Як-9, Як-9т. Машины одного семейства, созданные одним конструктором, зачастую отличаются одна от другой лишь некоторыми нюансами, которые с беглого взгляда даже опытный летчик не всегда может определить. Но наши гости даже из вежливости не стали делать вида, что их интересуют все выставленные для осмотра «яки». Бросив взгляд на стоянку, господин Робертс разочарованно спросил:

— Где же Як-3?

— Скоро увидите, — сказал я. — Як-3 находится на аэродроме Ораны.

Для гостей мы запланировали показательный пилотаж на Як-3, о чем члены делегации еще не знали. Это должно было стать для них сюрпризом. По нашему плану, [302] в указанное время инспектор дивизии по технике пилотирования майор Василий Иванович Скупченко — мастер пилотажа, летчик-

испытатель и отличный боец, с которым я не раз вылетал в паре на боевые задания, должен был появиться над аэродромом на Як-3 и продемонстрировать весь высший пилотаж, начиная с высоты 20 метров. По окончании пилотажа Скупченко должен был произвести посадку, зарулить к месту организованной нами «выставки» и поставить Як-3 в линейку с другими «яками».

Все шло, как было задумано. В назначенное время Скупченко появился над аэродромом, и с этого момента наши гости смотрели только вверх. Причем все до одного, как по команде, стали засекать время исполнения каждой фигуры высшего пилотажа по секундомеру, а некоторые даже достали блокноты и все данные записывали. И непосвященному человеку было бы ясно, что это не просто разведчики, а разведчики опытные. Надо быть хорошо подготовленным специалистом, чтобы не просто оценить высокую технику пилотажа, но и суметь получить из этой картины объективные данные о летно-тактических возможностях машины.

Пилотаж был выполнен красиво, даже виртуозно. Сжатый, продуманный комплекс фигур позволил все выполнить без пауз. Гости были довольны: оценили все профессионально.

Когда майор Скупченко зарулил, выключил двигатель и доложил мне о выполнении задания, я представил его главе английской делегации, и мы пошли к самолету. Командор Робертс спросил, можно ли ему сесть в кабину Як-3. Я разрешил. Когда он сел в кабину, подогнал высоту сиденья и начал подробно изучать приборную доску, я убедился, что он действительно в истребительной авиации не новичок. Приборы, кстати, не представляли никакой секретности: самые обычные приборы, которые устанавливаются почти на всех истребителях мира. Майор Скупченко был мной предупрежден, что на вопросы о предельных возможностях самолета прямых ответов давать не следует. Ну, в крайнем случае, сослаться на то, что самолеты только что получены, а техническая документация еще в пути. Можно лишь сказать, что все характеристики этого самолета выше, чем у его предшественников.

Но тут произошел курьез. Блестящий летчик, Василий Иванович, вероятно от непривычного груза ответственности, [303] «сманеврировал» не лучшим образом. Разглядывая на приборной доске один из манометров, господин Робертс неожиданно спросил у Скупченко:

— Что это за прибор?

Василий Иванович, недолго думая, отрубил:

— Инструкция еще в пути, и я ничего не знаю.

Господин Робертс понимающе посмотрел на меня и спокойно

сказал:

— Все ясно. Понял...

Самолет Як-3 англичанам очень понравился. Господин Робертс даже сказал, что это — лучший истребитель из всех, которые он когда-либо видел. Может быть, командор был искренним: все-таки он был летчиком-истребителем, а Як-3 не мог не понравиться любому, кто хоть что-то смыслил в этом. Но, с другой стороны, бесконечные разговоры об этом самолете, конечно, имели цель между делом все же так или иначе получить точные данные о Як-3.

После того как вопросы взаимодействия авиации с наземными войсками были обстоятельно мною изложены и знакомство с Як-3 состоялось, члены делегации стали настаивать, чтобы их повезли на передовую: им хотелось (так они говорили) увидеть все на практике боевых действий.

А. М. Василевский предупреждал, что выезд группы на передовую будет нежелателен. Я отказал гостям в этой просьбе, мотивируя это тем, что поездка заранее обговорена не была и в намеченную программу не входила. Они настаивали, чтобы этот вопрос был доведен до старшего командования. Я был вынужден доложить обо всем А. М. Василевскому. Александр Михайлович просил меня передать командору Робертсу, что по этому вопросу командование фронта не имеет указаний из Москвы, а поездка — небезопасная, могут быть неприятные последствия, поэтому вопрос о посещении делегацией переднего края надо было ставить официально через английское посольство, в Москве. Как и ожидалось, этот вариант наших гостей не устраивал...

Хлопотными оказались эти две недели. То наши гости вдруг ретиво начинали стремиться к чему-то, что явно не было предусмотрено программой, — но к этому, в принципе, я был готов, то вдруг неожиданные ситуации возникали из-за некоторых бытовых привычек англичан, к чему невозможно было подготовиться заранее. Однажды, например, они упросили вывезти их за город, [304] к живописной реке. Этот день, как я полагал, должен был стать для меня в какой-то мере «разгрузочным»: прогулка на природе, небольшой пикник в мужском обществе, уже привычные разговоры застольного характера и т. п. Неожиданно для меня англичане разделись и как по команде направились к воде. А конец сентября в Литве — это не бархатный сезон в Ялте. Я попробовал воду — ледяная! Сам я всю жизнь занимался спортом, но купаться в ледяной воде?.. «Что за молодцы!» — с невольным уважением подумал я об этих холеных аристократах (большинство членов делегации были представителями старых английских аристократических

семей). Вообще во всем, что касалось режима жизни — еды, сна, прогулок, спортивных упражнений, — с англичан можно было брать пример. Все они были подтянутыми, в прекрасной физической форме.

В тот момент, когда англичане дружно направились к воде, ко мне подошли мои помощники — славные московские ребята — и вежливо, но твердо сказали:

— Товарищ полковник, вам необходимо тоже искупаться.

— Ни за что! — поспешно ответил я. — Купайтесь вы: этого будет вполне достаточно для проявления вежливости и гостеприимства.

— Нет, вы здесь хозяин, вам поручено принимать делегацию, поэтому купаться придется вам тоже, чтобы союзники не расценили вашего нежелания поплавать как неуважение к ним.

Что тут было делать? Главное, они оказались правы: в тот момент, когда я думал, что обойдусь без водных процедур, англичане, которые уже были на берегу, стали приглашать меня присоединиться. Я не стану описывать, как у меня в ледяной воде мгновенно перехватило дыхание и как я, к полному удовольствию гостей, тут же как ошпаренный выскочил на берег и лихорадочно начал растираться. Они же продолжали плавать в реке как ни в чем не бывало. Лишь один майор Трап не купался и, как я потом понял, «охранял» одежду членов делегации, но это мне не сразу пришло в голову.

Эпизод с купанием, к моему удивлению, не остался событием «местного значения». Когда впоследствии я был в Москве по поводу перевооружения 86-го гвардейского полка самолетами Як-3, меня пригласил к себе Главный маршал авиации А. А. Новиков. Я подробно доложил об участии дивизии в Белорусской операции и [305] своей работе с англичанами. Он слушал с интересом, а потом вдруг спросил:

— Ну, как прошло у тебя «дипломатическое» купание? — и рассмеялся.

Поведение майора Трапа к концу пребывания делегации стало совершенно невыносимым, причем этот человек обладал замашками не английского аристократа, а скорее американского ковбоя. Досаждал он не только мне, но и своим соотечественникам, которые смотрели на этого выскочку, не знающего никаких мер и приличий, с плохо скрытым раздражением. А один из членов делегации (как он мне представился — подполковник, летчик-бомбардировщик), улучив момент, однажды рассказал, что ему претит работа на таких типов, как майор Трап, что он мечтает о том, чтобы вернуться к своей любимой летной работе, но его просьбы о возвращении в

авиацию начальство игнорирует. Он исповедовался с глухой тоской человека, который когда-то знавал лучшие времена, а теперь должен был анализировать разведывательную информацию по указанию все того же Трапа. Мы катались в лодке по озеру, а майор Трап, проворонивший этот момент, бегал вдоль берега по колено в воде и отчаянно жестикулировал, призывая нас принять его в нашу компанию, но подполковник-бомбардировщик, глядя на него, только морщился как от зубной боли. Надо сказать, что майор весьма ревниво опекал членов делегации вплоть до командора Робертса, и стоило мне с кем-либо заговорить, как он оказывался тут как тут. А в тот раз, на озере, проморгал. Впрочем, Трапа я совершенно неожиданно нейтрализовал довольно простым способом. Каждый раз, когда обстановка вынуждала меня обращаться к нему, я вежливо и почтительно называл его «господин Драп». Что такое «драп» на языке наших солдат — англичане уже знали. Поэтому когда я говорил «господин Драп», аристократы начинали улыбаться, а Трап — выходить из себя. Он настойчиво меня поправлял, я приносил извинения, сокрушался по поводу своей плохой памяти, особенно на иностранные имена и фамилии, и снова называл его «господин Драп». Оказалось, что Трап совершенно не защищен от малейшей иронии, направленной в его адрес, — слабость, непростительная для разведчика. Конечно, были за эти две недели и моменты, которые заставили меня поволноваться — не с простаками же мы имели дело! — но в целом пребывание английской военной делегации [306] прошло по нашему плану, а не шефов майора Трапа. Свои обязательства мы выполнили: официальная программа была исчерпана полностью и без сокращений. Впоследствии я никогда не слышал, чтобы в годы войны в наших действующих авиасоединениях где-то еще приходилось бы принимать английскую военную делегацию, аналогичную этой.

Прощальный обед изобиловал тостами и добрыми пожеланиями, как и положено союзникам. Последний тост официального руководителя делегации командора Робертса был за то, чтобы Красная Армия первой вошла в Берлин — этим, надо полагать, он отдавал должное нашим победам на советско-германском фронте. И, если это пожелание исполнится, говорил Робертс, то он лично сделает на своем истребителе круг почета в честь Красной Армии над центральным берлинским аэродромом Темпельгоф.

Пожелание господина Робертса, как известно, исполнилось. Более того: в те дни, когда наши войска взяли столицу гитлеровской Германии, 240-я истребительная авиадивизия

базировалась на северной окраине Берлина на аэродроме фирмы «Хейнкель». Так что я был там в те исторические дни. Видел и аэродром Темпельгоф, на котором в ту пору базировались полки истребительного авиакорпуса генерала Б. А. Сиднева. Но вот обещанного круга почета командора Робертса ни я, ни Борис Арсеньевич Сиднев не видели. Очевидно, что-то помешало командору исполнить его намерение...

«Специально подготовленная часть»

Закончились сильные бои с вражеской танковой группировкой в районе города Шяуляй. В них наша дивизия вместе с 1-й гвардейской штурмовой и 6-й гвардейской бомбардировочной приняла активное участие. В отдельные дни в воздухе разыгрывались жаркие бои. Противник (уже не в первый раз за короткие сроки) подбросил на наше направление дополнительные силы авиации, а в составе 1-й воздушной армии соединений поубавилось: ряд корпусов резерва Ставки был выведен из ее состава и переброшен на другие направления. Хотя господство в воздухе по-прежнему было в наших руках, для сохранения этого положения мы должны были работать с большим напряжением. Основное ядро истребительной [307] авиации 1-й воздушной армии теперь составляли две дивизии — наша 240-я и соседняя 303-я.

Во второй половине сентября войска фронта получали пополнение живой силой, артиллерией, танками, боеприпасами, горючим и всеми видами довольствия. Этот подготовительный период имел огромное значение для них: предстояло взламывать оборону не где-нибудь, а в Восточной Пруссии. Основными железнодорожными станциями, где шла выгрузка пополнения и техники, были Каунас и Вильнюс. В особенности — Вильнюс. Частично выгрузка шла и на промежуточных станциях — там, где была восстановлена железная дорога. Воздушная разведка противника и, конечно, его агентура, которой в те дни хватало в наших тылах, точно установили основные пункты выгрузки, интенсивность работ, характер грузов и т. п. Днем мы не позволяли противнику бомбить станции, но гитлеровцы начали производить методичные налеты в темное время суток. Бомбили с горизонтального полета с высот 2–3 тысячи метров одиночными самолетами Хе-111, До-215, До-217, Ю-88. Самолеты шли с небольшим временным интервалом, подсвечивали цель серией осветительных авиабомб, а потом на станции начинались пожары, и следующим волнам самолетов бомбить уже было легче.

Били по целям они довольно точно. Станции были прикрыты зенитной артиллерией малого и среднего калибра, эффективность которой в отражении ночных налетов была

невысокой. Гитлеровцы это почувствовали и стали бомбить интенсивнее. Все это приводило к потерям, растягивало сроки сосредоточения резервов, а Ставка, как и положено, требовала их сокращать. Ночные бомбежки вызывали, кроме того, ненужную нервозность.

20 сентября 240-я авиадивизия была переброшена под Алитус, а 30 сентября — под Каунас. Маршрут полетов немецких самолетов, взлетавших с аэродромов Восточной Пруссии, проходил вдоль железной дороги Гумбиннен — Кибартай — Каунас — Вильнюс, то есть вблизи аэродромов базирования полков нашей дивизии. Именно в этот период позвонил командующий воздушной армией и приказал организовать борьбу с немецкими бомбардировщиками, действующими в темное время суток.

Задача была крайне сложная. Истребителей, подготовленных для ночных полетов, в соединении не было. Не было ночных стартов на аэродромах, посадочных и [308] зенитных прожекторов, без которых боевые действия ночью неэффективны и бесцельны, радиолокаторов, как известно, у нас не было.

Все это я единым духом выпалил в телефонную трубку и замолчал.

Я хорошо знал манеру Т. Т. Хрюкина разговаривать с подчиненными. При постановке боевых задач, какими бы сложными они ни были, командующий возражений от подчиненных не терпел. Что, собственно, я хотел объяснить? Что наша истребительная авиация, как, впрочем, и немецкая, ночью боевых действий не ведет? Что мы — летчики-истребители — в массе своей к ночным полетам не готовились в ходе войны? Что у нас не было даже ночных стартов и положенного оборудования? Что вероятность обнаружения ночью одиночного бомбардировщика чрезвычайно мала? Кому я это объясняю — Т. Т. Хрюкину? Одному из лучших командующих воздушными армиями в наших ВВС? Да он все это знает и без моих объяснений! Знает и все-таки ставит задачу: значит, иного выхода не видит.

Все это моментально промелькнуло в мыслях, едва я выпалил свои соображения. И, конечно, приготовился услышать суровое внушение, я уже понял, что заслужил это. Но Тимофей Тимофеевич, выдержав паузу, спокойно произнес, словно не слышал моего объяснения:

— А ты все-таки подумай. Может, что-нибудь и сделаем... — И повесил трубку.

В который раз командующий вызвал во мне чувство огромного уважения. Он был не только талантливым

военачальником, но и тонким воспитателем. Последней фразой: «Может, что-нибудь и сделаем...» — он как бы убрал различия между нами перед важностью и необычностью предстоящего дела. Тут было ясное понимание и всей сложности задачи, и моего состояния, потому сам по себе приказ превращался как бы в личную просьбу. Я уже успел заметить, что, когда Т. Т. Хрюкин ставил перед командирами иной раз сверхтрудные задачи, то он высказывал их не в приказной форме, а в виде личной просьбы. И это действовало сильнее, чем самый категоричный приказ.

Короче говоря, после телефонного разговора с командующим я уже думал о том, что если он поручил это нашей дивизии, значит, уверен в том, что мы справимся. Некоторое время я размышлял, с чего начать. До наступления темноты надо было все организовать. [309]

Первым делом, хотя и знал, что рассчитывать не на что, позвонил начальнику нашего района авиационного базирования (РАБа, как мы говорили) и спросил, есть ли где-нибудь в частях ночные старты и посадочные прожекторы. Сразу получил ожидаемый ответ: нет. Единственный ночной старт с трудом был собран для бомбардировщиков 6-й гвардейской авиадивизии, которая действовала и ночью. Однако, пообещал начальник РАБа, он сейчас выяснит, что имеется в других тыловых частях воздушной армии, и немедленно сообщит мне. Тут же я попросил его собрать, а если потребуется — изготовить из железа 50 коробок размером 60Х60 и глубиной 10 сантиметров: в коробках будет гореть ветошь, пропитанная мазутом. И обязательно изготовить крышки к этим коробкам, чтобы костры можно было немедленно погасить. Их требуется сделать быстро и доставить на аэродром 133-го гвардейского авиаполка. Кроме того, сказал я, необходимо перегнать туда не менее пяти автомашин «студебеккер», имеющих сильные фары — будем их использовать вместо посадочных прожекторов. Для изготовления коробок можно использовать наши дивизионные мастерские, я немедленно дам об этом указания инженер-полковнику Н. В. Корчагину. Начальник РАБа ответил:

— Принимаю к срочному исполнению.

133-й гвардейский авиаполк был мною назван не случайно. Он был расположен ближе других по отношению к ночной трассе полета немецких бомбардировщиков, имел аэродром с открытыми подходами для захода на посадку, что в данной ситуации имело большое значение. Летчики были хорошо подготовлены. Когда-то, осенью сорок первого года, этому полку уже ставили аналогичную задачу, но об этом мало кто знал: из прежнего состава, с которым я начинал воевать в части, летчиков

осталось маловато. Что же касается тех давних ночных полетов, то тогда выполнял их я один: больше в полку ночью никто не летал.

Я позвонил командиру полка майору А. В. Осипову, сказал, что выезжаю, и приказал собрать весь летный, инженерный состав и руководство батальоном аэродромного обслуживания. Начальнику штаба дивизии дал указание: если будут новые боевые задачи — ставить их 86-му гвардейскому и 900-му истребительным полкам, а 133-й гвардейский не трогать.

К моему прибытию в 133-м все были в сборе. [310]

— Сегодня с наступлением темноты, — поставил я задачу, — полку быть готовым к боевым действиям ночью по отражению налетов бомбардировщиков противника, действующих по железнодорожным станциям выгрузки на участке Каунас — Вильнюс.

На случай, если тыловые части не успеют вовремя сделать коробки, я приказал командиру БАО и инженеру полка инженер-капитану И. П. Верхотурову подготовить ночной старт. Суть других распоряжений: поскольку посадочных прожекторов нет, расположить костры на расстоянии 25 метров один от другого; при отсутствии коробок иметь куски старого железа и крышки для тушения; зажигать и тушить костры по команде, чтобы противник не обнаружил ночной старт; в начале полосы расположить 5–6 грузовиков с дальним светом; продумать и организовать все остальное для обеспечения ночных полетов. О готовности доложить.

После этого я побеседовал с летчиками. Собственно, это была даже не беседа, а инструктаж, на котором я дал ряд необходимых рекомендаций и указаний, тот минимум сведений о ночных полетах, без которого просто нельзя летать.

Для того чтобы современный читатель мог понять, какую сложность представляли в то время ночные полеты, поиск и атака противника, я перечислю некоторые важные моменты, на которые я обратил внимание летчиков.

Искать противника в ночном небе необходимо по еле заметным выхлопам из патрубков двигателей. При перехвате навигационные огни всегда выключать, включать только по команде руководителя полетов или станции наведения. Для полной адаптации зрения в темноте освещение кабины необходимо выключить полностью. Оружие зарядить только трассирующими снарядами и патронами. При обнаружении противника огонь открывать с дистанции 50–100 метров одновременно из всех огневых точек и длинными очередями, поскольку на повторную атаку рассчитывать нельзя: при стрельбе

трассирующим боезапасом вспышки ослепляют летчика, после чего нужно время на адаптацию зрения, а бомбардировщик за это время уходит.

Это — замечания по технике поиска.

Второе: учитывая, что противник с чисто немецкой пунктуальностью выдерживает свой курс точно вдоль железной дороги на одних и тех же высотах, исходное [311] положение для перехвата занимать по этому же курсу на 100–150 метров ниже. Перехват вести на участке трассы до подхода к Каунасу, то есть с задачей не допускать бомбардировщики в наши районы выгрузки. Организовать две зоны поиска и перехвата, в центре каждой зоны иметь радиостанцию наведения с опытным офицером. В каждой зоне держать в готовности два-три истребителя. Один из них ведет поиск и перехват противника, другие составляют резерв и барражируют параллельными курсами в стороне вдоль трассы полета немецких бомбардировщиков. Если при этом обнаруживается противник — немедленно информировать об этом самолет-перехватчик. При поиске и перехвате в зону зенитного огня нашей артиллерии не входить.

Наконец, последнее: поскольку опыта ночных полетов ни у кого в полку нет, необходимо всему летному составу начать полеты в сумерки, чтобы постепенно адаптироваться к темноте на взлетах и посадках, посмотреть, как выглядят в темноте наиболее приметные ориентиры в районе аэродрома, и, таким образом, постепенно войти в ночь. Тот, кто будет себя чувствовать уверенно, сегодня же примет участие в отражении ночных налетов. У кого уверенности нет — честно доложить: это не позор.

После таких наставлений все летчики, разумеется, выразили готовность действовать ночью. Но дело, однако, оказалось не простым. Некоторых командиров звеньев — опытных бойцов — после первых проб пришлось от ночных полетов отстранить: прежние их навыки тут мало чем могли помочь, а новые за такой короткий срок выработать невозможно. Когда риск был явно выше допустимого, я решительно запрещал ночные полеты тому или иному летчику и старался, разумеется, это делать в такой форме, чтобы самолюбие его нисколько не страдало.

На следующий день, докладывая генералу Т. Т. Хрюкину о том, что мы приступили к боевым действиям ночью, я попросил его выделить нам хотя бы два посадочных прожектора. Командующий обещал выделить только один и в тот же день обещание выполнил. К сожалению, эта помощь Тимофея Тимофеевича проблемы не решила: пришлось продолжать полеты в тех же невероятно сложных условиях.

Поиск и перехват ночью, как говорили сами летчики, оказались делом более трудным, чем они себе представляли [312] после моих инструкций. Требовалось отличное зрение, чтобы по едва заметным выхлопам двигателя обнаружить бомбардировщик, и высочайшая техника пилотирования, чтобы не потерять его при выходе в атаку. «Ночников» в части, для которых эти вылеты в течение нескольких дней стали нормой, набралось всего 12 человек. Это, в принципе, немало и говорило о высокой летной подготовке в полку. Но опять же из этих двенадцати регулярно обнаруживали и атаковали противника только шесть летчиков, причем некоторые из них ухитрялись провести даже две атаки — по разным бомбардировщикам. Трассы огня хорошо были видны с земли, и потому мы знали, у кого состоялся перехват.

Этот период боевой деятельности длился в течение десяти ночей. За ночь в среднем было по 5–7 перехватов. Ни один вражеский самолет на наших глазах сбит не был. Сколько было повреждено, мы не знали.

Но результат всего этого дела, в эффективность которого мало кто верил, оказался неожиданным. Главное, резко сократилось количество бомбардировщиков противника, участвовавших в ночных налетах. Потом мы загнали их на высоты 5–6 тысяч метров, а с таких высот эффективность бомбардировок резко снижалась и практически не срывала работу станций выгрузки. И последнее, самое неожиданное — та оценка, которую дал противник нашим ночным вылетам. Через две недели после начала наших ночных полетов нам была передана разведсводка фронта, в которой сообщалось: немецкое командование сделало вывод, что на советско-германском фронте (был указан наш район) в советских ВВС появилась специально подготовленная часть ночных истребителей-перехватчиков, оборудованных станциями перехвата и системами прицеливания. При этом гитлеровские высокие «спецы» разработали и предложили рекомендации своим летчикам-бомбардировщикам, в которых объясняли, как действовать при появлении советских ночных перехватчиков. На документе была пометка Тимофея Тимофеевича Хрюкина: «Это — награда за ваши действия». Читая, я вспомнил, с чего началось: телефонный звонок командующего, моя поспешная реакция и его спокойная фраза напоследок: «А ты все-таки подумай, может, что-нибудь и сделаем...» В результате не только сделали, но и довольно серьезно дезориентировали командование противника. Эта история еще раз позволила мне оценить мудрость нашего командующего, [313] его способность находить необычные решения сложных задач. Эти решения не раз вводили в заблуждение противника, загоняли его практически в

психологический тупик. В своих смелых, часто дерзких расчетах командующий опирался на бесконечную веру в мастерство и отвагу наших летчиков и их командиров.

Что же касается моих выводов из этой истории, то я сразу заинтересовался фактом — случайно или не случайно одни и те же шесть летчиков обнаруживали и атаковали противника ночью? Есть ли какая-то связь между ними и летчиками, которые всегда днем видят противника раньте всех и дальше всех. Еще в начале войны, как читатель, видимо, помнит, я обратил внимание на то, что в каждом полку есть несколько летчиков, которые всегда первыми обнаруживают цели. Когда я командовал полком на Северо-Западном фронте, мы использовали таких людей в интересах всей боевой группы. Но кадры со временем меняются. Меняются командиры полков и эскадрилий. И какие-то цепные крупицы опыта теряются. В том, что эту особенность зрения некоторых летчиков мы в последние месяцы перестали использовать, была и моя вина: как командир дивизии я упустил этот нюанс из поля зрения, не напоминал об этом в полках. Но теперь вернулся к этому вопросу вновь вовсе не из праздного любопытства. В прошедшей операции мы понесли значительные потери, в частности, и из-за плохой осмотрительности истребителей в воздухе. Когда я стал говорить о необходимости использовать индивидуальные особенности зрения некоторых летчиков, это было воспринято как нечто новое. Подтверждался известный афоризм: новое — это хорошо забытое старое. Общими усилиями скоро выяснили, что в полку есть семь человек, которые отличаются особой зоркостью. В ночных полетах из этих семи участвовали шесть. Один был болен. Как раз те шесть летчиков, которые и атаковали противника. Вывод был ясен: одни и те же летчики видят раньше всех и дальше всех как днем, так и ночью. Это было важно знать на будущее.

* * *

В то время когда истребители 133-го гвардейского авиаполка перехватывали немецкие бомбардировщики по ночам, чем в высшей степени озадачили командование противника, 86-й гвардейский и 900-й истребительные авиаполки вели напряженную боевую работу. Большую [314] часть вылетов производили на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков. Особенно — штурмовиков. Полки нашей и 1-й гвардейской штурмовой дивизий часто базировались на одних и тех же аэродромах. Пилоты хорошо знали друг друга и в воздухе, и на земле. Совместное участие в борьбе, взаимное уважение, личная дружба между истребителями и штурмовиками — все это способствовало результативности боевых действий. Несмотря на

то что нашим бойцам почти в каждом вылете на сопровождение приходилось вести воздушные бои, штурмовики по-прежнему от люфтваффе потерь не имели. Но летчикам-истребителям дивизии приходилось работать с большим напряжением.

Действовали штурмовики по-прежнему по старой тактике: летали чаще мелкими группами. Необходимость прикрывать каждую из них распыляла и силы истребителей. Даже больше: при вполне безбедном положении нам снова стало не хватать сил для надежной опеки друзей. И снова наши летчики парами и звеньями вынуждены были вести бои с численно превосходящим противником. Этот печальный парадокс — следствие все той же, не самой лучшей, но укоренившейся тактики. При случав я вновь попытался изложить командующему мою точку зрения. Ну что может сделать шестерка «илов»? Типичная ситуация выглядела так: застопорилось где-то продвижение на участке батальона или стрелковой роты — вызывают штурмовиков. Подходит шестерка «горбатых» и начинает подавлять, скажем, дзот. Справится с этим — пехота продвинется на сотню-другую метров, и снова задержка. Снова надо подавлять огневые точки. И так по всей полосе наступления весь день, без конца.

Возражений командующий обычно не высказывал. Но, выслушав, ответил примерно следующее: «Ты же знаешь, в наземных войсках большие потери, части не укомплектованы до штатных норм, и им нужна именно такая поддержка, при которой огневые точки, доты, дзоты уничтожаются с воздуха точечными ударами. Истребители это и обеспечивают».

Больше я этот вопрос не поднимал. Справедливости ради надо отметить, что в целом на 3-м Белорусском фронте чаще, чем где-либо, бомбоштурмовые удары наносились крупными силами. Особенно в тех случаях, когда надо было бить по скоплениям вражеской живой силы и техники. Но в целом положение оставалось прежним, и что-либо изменить было чрезвычайно трудно. [315]

Однажды на одном из участков фронта возникла сложнейшая обстановка, и командующий приказал поднять сразу большую группу Ил-2. Большую — значит, минимум полк. А где его взять, если с утра, как обычно, все силы разбиты на мелкие группы и задействованы по графику? Наши друзья из 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии с трудом собрали группу в 12 самолетов. А у нас в тот момент положение оказалось еще труднее: даже звена выделить на сопровождение не могли — не было. А ждать нельзя ни минуты! Пришлось выделить только одну пару. В этот боевой вылет пошел командир эскадрильи 900-го авиаполка старший лейтенант П. П. Просяник с ведомым младшим

лейтенантом В. А. Волковым. Пара была сильная, имевшая большой боевой опыт, но все же это была только пара.

Когда группа приближалась к переднему краю, она была атакована шестью истребителями «Фокке-Вульф-190». Собственно, атаке подверглись в первую очередь два наших «яка». Самолет младшего лейтенанта Волкова был подбит. Он, с трудом удерживая поврежденную машину в воздухе, стал тянуть к нашему ближайшему аэродрому. Посадку младший лейтенант произвел благополучно лишь потому, что «фоккеры» не стали его преследовать: перед ними была более заманчивая цель — двенадцать «ильюшиных», сопровождаемых теперь лишь одним истребителем.

В этой сложной ситуации наши летчики действовали толково и хладнокровно. Штурмовики по команде ведущего встали в левый оборонительный круг на высоте 800 метров и таким образом прикрыли друг друга своими мощными огневыми средствами. П. П. Просяник снизился на одну высоту с «горбатыми» и встал в правый внешний круг. Он ходил вокруг штурмовиков на встречном к ним движении и отсекал попытки «фокке-вульфов» разорвать оборонительный круг «илов». А штурмовики прикрывали своим огнем П. П. Просяника, когда вражеские летчики делали попытки атаковать его с задней полусферы.

Этот бой продолжался четверть часа. Прорваться к Ил-2 гитлеровцам не удалось. Не добившись успеха, «фоккеры» ушли на свой аэродром. После этого наши штурмовики выполнили поставленную задачу и вернулись без потерь в сопровождении того же старшего лейтенанта П. П. Просяника.

Со своего ВПУ этот бой наблюдал командующий, [316] Т. Т. Хрюкин тут же по радио передал благодарность всем пилотам, участвовавшим в этом вылете. Старший лейтенант П. П. Просяник получил также благодарность от командования 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии. В данном случае благодаря высокому мастерству и большому опыту наших летчиков все обошлось благополучно, но подобных ситуаций, очень рискованных, могло бы быть и значительно меньше.

* * *

К концу сентября численный состав авиации противника на нашем направлении уменьшился до 440 самолетов (220 бомбардировщиков и 150 истребителей). В те дни гитлеровцев беспокоило положение на западном направлении — наши войска захватили плацдармы на Висле.

240-я авиадивизия выполняла прежние задачи: сопровождала штурмовиков и пикировщиков, действовавших по скоплениям

пехоты, танков, артиллерийским и минометным батареям на переднем крае противника, по железнодорожным узлам и коммуникациям в районах Сувалки, Лещево, Шакяй. Лучшие наши экипажи вели воздушную разведку и фотографирование войск противника в полосе до Балтийского моря и дальше вплоть до Либавы.

В последние дни сентября напряжение борьбы в воздухе резко упало. Мы провели всего 7 групповых воздушных боев, в которых сбили 4 вражеских самолета. При этом мы сами потеряли двух летчиков.

Как и бывает перед наступательной операцией, на некоторое время в полосе нашего фронта наступило затишье.

На гумбинненском направлении

10 октября 1944 года наша дивизия была перебазирована к границам Восточной Пруссии. Штаб разместился в населенном пункте Зуры-Гудели. В принципе населенного пункта как такового не было. Была обширная местность, на которой разбросаны отдельные хутора и поместья. Это обстоятельство чрезвычайно затрудняло надежную охрану личного состава. Общественно-политическая обстановка в Литве, особенно в ее западных районах, была сложной. Здесь большое влияние на жителей [317] оказывало католическое духовенство и весьма сильная кулацкая прослойка — зажиточные владельцы хуторов и поместий. В густых лесных массивах скрывались бандитские диверсионные группы. Подпольные буржуазно-националистические элементы пытались активно противодействовать Советской власти.

В этой обстановке усложнились задачи нашего партийно-политического аппарата. Политотдел дивизии вел теперь работу не только с личным составом частей, но и среди местного населения. Здесь, у границ Восточной Пруссии, она имела особое значение, поскольку в определенной мере позволяла нейтрализовать вражескую пропаганду в прифронтовой полосе.

13 октября на свой фронтовой аэродром прибыл 86-й гвардейский авиаполк в составе 40 экипажей, который еще в конце сентября отправился в Саратов за самолетами Як-3. Перелет из Саратова прошел без происшествий. Летчики были в восторге от нового истребителя. Прибыли они в самое время: оставалось еще несколько дней, чтобы успеть подготовиться к предстоящей операции.

Восточная Пруссия издавна использовалась германским милитаризмом как плацдарм для нападения на соседние страны. Так было во времена первой мировой войны. Отсюда в 1939 году немецко-фашистская армия напала на Польшу. С этих рубежей в 1941 году группа гитлеровских армий «Север» начала

наступление через Прибалтику на Ленинград. В ходе всей войны этот регион гитлеровского государства являлся для фашистской армии ближайшим стратегическим тылом, откуда войска противника непрерывно пополнялись людьми, техникой, всеми видами довольствия. Здесь же, в районе Растенбурга, была ставка Гитлера под названием «Волчье логово». Осенью 1944 года, когда после успешно проведенной Белорусской операции наши войска на западе вышли к Висле и готовились развивать наступление на варшавско-берлинском направлении, Восточная Пруссия играла роль крупного плацдарма, с которого противник мог нанести сильный контрудар по главной группировке советских войск. Поэтому борьба за удержание Восточной Пруссии, начиная с осени 1944 года, стала для гитлеровского командования одной из важнейших задач.

Еще задолго до войны на территории Восточной Пруссии была создана мощная, глубоко эшелонированная система полевых и долговременных укреплений. [318]

Должен отметить, что, пожалуй, ни на каком другом участке огромного советско-германского фронта нельзя было найти еще территории, настолько плотно насыщенной фортификационными сооружениями. Здесь в среднем на один погонный километр фронта приходилось около двух километров различных укреплений. Глубина обороны достигала 150–200 километров. На направлении Гумбиннен, Кенигсберг было девять оборонительных полос, и каждая из них имела в глубину до трех позиций и в инженерном отношении представляла собой отдельный прекрасно подготовленный оборонительный рубеж, до предела насыщенный огневыми средствами.

Перед войсками 3-го Белорусского фронта оборонялось около 10 пехотных дивизий противника, входящих в состав 3-й танковой и 4-й немецких армий. По своей численности пехотные дивизии противника в полтора раза превосходили соединения 3-го Белорусского фронта. Личный состав их в массе своей состоял из жителей Восточной Пруссии, и ясно было, что на своей территории гитлеровцы будут драться до последнего патрона.

Люфтваффе в Восточной Пруссии насчитывали 455 самолетов, из которых было 125 бомбардировщиков и 255 истребителей. Это было меньше, чем в составе двух наших взаимодействующих фронтов — 3-го Белорусского и 1-го Прибалтийского, но некоторую нехватку авиации противник, видимо, рассчитывал компенсировать большим количеством средств ПВО. Все основные опорные пункты и города имели сильное зенитное прикрытие. Нашей воздушной разведкой было вскрыто до 30 группировок зенитной артиллерии среднего и до

40 — малого калибра. С такой плотностью зенитных средств нам раньше сталкиваться не приходилось.

По замыслу Ставки в ходе наступления 3-й Белорусский фронт во взаимодействии с 1-м Прибалтийским должен был разгромить тильзитско-инстербургскуго группировку противника и в дальнейшем развивать наступление на Кенигсберг. Главный удар в ходе операции наносили 5-я армия генерала Н. И. Крылова и 11-я гвардейская армия генерала К. Н. Галицкого. От Гумбиннена к востоку параллельно шли железнодорожная и шоссейная магистрали. Севернее их должна была наступать 5-я армия, южнее — 11-я гвардейская. Общее направление ударов — на Гумбиннен. Глубина операции составляла 150 километров. Ближайшей задачей фронта являлся прорыв обороны противника на глубину 70 километров. [319]

Задача была очень сложная.

Тактическая зона обороны противника имела 20 километров в глубину и состояла из двух полос. В главной из них было три позиции. Основу двух полос составлял приграничный укрепленный район, в котором насчитывалось 112 различных долговременных железобетонных сооружений. Далее, на глубине примерно 40 и 60 километров от переднего края, находилось еще два оборонительных рубежа.

Командующий фронтом генерал армии И. Д. Черняховский принял решение прорывать оборону противника силами 5-й и 11-й гвардейской армий на участке шириной 19 километров. На восьмой — десятый день операции планировалось овладеть рубежом Инстербург, Даркемея, Гольдап. Для развития наступления ударной группировки использовалась подвижная группа — 2-й гвардейский Тацинский танковый корпус генерала А. С. Бурдейного. Во втором эшелоне фронта находилась 28-я армия генерала А. А. Лучинского.

В ходе подготовки огромную роль играла воздушная разведка, в особенности фоторазведка. В те дни у нас боевые вылеты на обеспечение воздушного разведчика были делом обыкновенным. Наши истребители прекрасно с этой задачей справлялись, но однажды произошел случай, который заставил меня насторожиться.

Третья эскадрилья 900-го авиаполка сопровождала разведчика Пе-2. Погода была безоблачной, и «Петлякову» предстояло фотографировать оборонительную полосу противника с высоты 8 тысяч метров. Фотосъемка была намечена в двухстах километрах за линией фронта — то есть над глубоким вражеским тылом.

Когда группа углубилась уже километров на сто за линию

фронта, на самолете командира эскадрильи старшего лейтенанта П. П. Просяника забарахлил мотор. Резко упали обороты двигателя. По радио летчик передал командование эскадрильей своему заместителю, приказал ведомому прикрыть его и вышел из строя.

Двум нашим истребителям, из которых один, теряя высоту, еле-еле тянул на малых оборотах, предстояло преодолеть сто километров над вражеской территорией, а может быть, и принять бой.

Группа, прикрывая разведчика, ушла своим курсом, а П. П. Просяник, еще раз убедившись в том, что на сектор газа мотор не реагирует, развернулся в сторону своей территории и, поддерживая наиболее выгодный [320] режим скорости, пошел на восток. В момент разворота командир эскадрильи не увидел ведомого, но сначала не обеспокоился, решив, что тот где-то рядом. Вскоре он, однако, убедился, что летит один. Дело принимало скверный оборот: в случае встречи с противником он был совершенно беззащитен. На малом газу, теряя высоту, Просяник не то что вести бой, даже маневрировать бы не мог. Все теперь зависело от слепого случая: заметит ли его в воздухе какой-нибудь вражеский истребитель или нет.

Нет ничего хуже для летчика, чем ощущение полной своей беспомощности, да еще в тот момент, когда ты находишься над глубоким вражеским тылом. Единственной его надеждой была высота. Эти двадцать минут полета стоили командиру эскадрильи напряжения многих ожесточенных воздушных боев. Временами из-за большой высоты ему казалось, что самолет не движется. К счастью, он не был обнаружен вражескими истребителями, дотянул до своего аэродрома и благополучно приземлился.

Между тем Пе-2 произвел фотосъемку, и вся группа вернулась на аэродром. Тогда и выяснилось, что из-за недопустимой халатности ведомый младший лейтенант В. А. Волков приказа своего командира не слышал. Волков не был на фронте новичком, поэтому этот случай был возмутителен вдвойне. Ведомый был строго наказан. Специальным приказом этот эпизод был доведен до сведения всего летного состава дивизии. С подобными явлениями мы сталкивались не часто, и эта неприятность запомнилась надолго.

На период операции нам были поставлены задачи прикрывать с воздуха наступавшие войска 5-й и 11-й гвардейской армий и обеспечивать непосредственным сопровождением штурмовиков.

Вообще нам в предстоящих боях отводилась весьма важная роль. Были созданы две авиационные группы непосредственной поддержки пехоты и танков. Наша в составе 240-й

истребительной, 1-й гвардейской и 311-й штурмовых авиадивизий должна была поддерживать 11-ю гвардейскую армию генерала К. Н. Галицкого. Другой ставилась задача поддерживать 5-ю армию генерала Н. И. Крылова. Уже по составу нашей группы видно, что, в основном, работа 240-й должна была сводиться к обеспечению действий двух штурмовых дивизий. В наземных войсках находились авиационные представители [321] с радиостанциями, от работы которых во многом зависела эффективность бомбоштурмовых ударов наших авиационных соединений. Как и перед Белорусской операцией, летный состав выезжал на передний край для изучения системы обороны противника. Мы, истребители, приехав в 11-ю гвардейскую армию, оказались на одном из участков 31-й гвардейской стрелковой дивизии, которой командовал генерал И. Д. Бурмаков. Нас встретил офицер, и я, увидев его, очень обрадовался. Это был Константин Иванович Макарченков, с которым мы познакомились под Оршей при аналогичных обстоятельствах, когда он показывал нам передний край противника. За боевые действия в Белорусской операции он был удостоен двух правительственных наград и повышен в звании. Мы обнялись как старые боевые друзья, радуясь тому, что оба живы, и понимая, что сейчас мы стоим на пороге нового, чрезвычайно сложного испытания. Мы встретились с ним всего второй раз, но между этими встречами лежали сотни пройденных с боями километров, и нам были глубоко небезразличны судьбы друг друга. У меня было чувство, что мы с ним друзья давние и проверенные жизнью. После недолгого пребывания на переднем крае мы с Константином Ивановичем попрощались, пожелав друг другу удачи.

Облет линии фронта мы производили попутно с выполнением боевых заданий. На этом наша подготовка к операции закончилась.

* * *

Могу предположить, что некоторым читателям такое детальное изложение подготовки к операции да и — в дальнейшем моем рассказе — хода самой операции покажется лишним. Не исключаю вопроса: почему это автор-авиатор излагает обстановку как бы с позиций командира общевойскового соединения?

Думаю, что такой подход не совсем правомерен. Во-первых, каждая крупная операция всегда отличается от предыдущих, а это, в частности, определяет и специфику боевых действий авиации. Во-вторых, наступление на гумбинненском направлении было первым из проводимых нашими войсками на территории фашистской Германии. Современные военные историки

классифицируют его как отдельную Гумбинненскую операцию, а начало собственно Восточно-Прусской операции относят на январь сорок пятого года. Я говорю об этом не для того, [322] чтобы вступать в научную дискуссию по вопросам периодизации войны. В данном случае для меня важен тот факт, что современная военно-историческая наука началом Восточно-Прусской операции считает январь сорок пятого года. Само по себе это говорит о том, что огромные усилия, проявленные войсками фронта в октябре 1944 года, дали более скромный результат, чем тот, на который были рассчитаны. Восточно-Прусская операция оказалась одной из самых сложных и самых трудных из тех, что были проведены нашими войсками в заключительный период войны (исключая Берлинскую). И если описывать эту операцию только по той обстановке, какая складывалась в воздухе, можно серьезным образом дезориентировать читателя, потому что в воздухе мы прочно удерживали господство, и, если не считать отдельных непродолжительных вспышек активности вражеской авиации, оказать нам сколько-нибудь серьезное сопротивление она уже не могла. Основной задачей нашей 240-й дивизии на длительный период стала задача по обеспечению боевой работы «илов». Другими словами, как и наши друзья-штурмовики, мы были накрепко «привязаны» к земле — к тому, что ежедневно, ежечасно происходило на поле боя. И потому мой рассказ именно об этом.

* * *

Утром 16 октября 1944 года наши истребители группами вылетали к линии фронта, где передовые батальоны 11-й гвардейской армии проводили разведку боем. Было установлено, что на первой позиции обороны основные силы противник сосредоточил во второй и третьей линиях траншей, куда и был спланирован огонь артиллерии.

Началась двухчасовая артиллерийская подготовка. В это время бомбардировочная и штурмовая авиация нанесла удары по штабам и узлам связи, по артиллерийским и минометным позициям. Много работы было у штурмовиков: обычно, когда артогонь переносят в глубь обороны, на переднем крае оживают неподавленные огневые точки, и по ним работают штурмовики. Рядом о ними наши истребители. Пехотинцы активнее атакуют, когда с воздуха их поддерживает авиация. В первые часы начавшегося наступления наши стрелковые части при сильной поддержке авиации продвигались довольно успешно.

Немецкая авиация сначала действовала осторожно: изредка появлялись небольшими группами «мессершмитты» [323] и пытались атаковать наших «горбатых». С одной такой группой

провела бой четверка летчиков 86-го гвардейского авиаполка под командованием капитана П. К. Лобаса. Шесть «мессеров» (они шли двумя тройками) с ходу попытались ударить по нашим Ил-2, которые действовали южнее города Ширвиндт. Одну тройку связала боем пара: старший лейтенант В. Т. Василец и младший лейтенант Л. П. Назаркин. Она сбила один Ме-109. С другой тройкой Ме-109 бой вел капитан П. К. Лобас со своим ведомым младшим лейтенантом Н. И. Тепиным, который тоже сбил «мессершмитт». Потеряв два самолета, гитлеровцы не стали дальше искушать судьбу и ушли на запад.

По мере развития нашего наступления стало возрастать сопротивление противника и на земле, и в воздухе. Западнее и юго-западнее Вилкавишкиса гитлеровцы попытались наносить удары по боевым порядкам наших войск группами от 8 до 48 самолетов. Разгорелись воздушные бои, в которых сразу же стало очевидным подавляющее превосходство нашей авиации. Налеты бомбардировщиков отражались с большими потерями для врага.

Штабы авиационных дивизий, в том числе и нашей, непрерывно получали информацию о ходе боя из штаба 11-й гвардейской армии. Мы знали, как идет продвижение наших войск, на каком участке и когда требуется помощь авиации, и моментально реагировали на все просьбы. Такая непрерывная четкая информация и тесное взаимодействие авиации с наземными частями, по общему признанию авиаторов, были достигнуты впервые. Напряженность боя на земле почти физически передавалась летному составу и штабам авиационных дивизий. Находясь все время над полем боя, пилоты своими глазами видели обстановку, и их информация с воздуха дополняла ту, которую мы получали из штаба 11-й гвардейской армии.

К середине первого дня наступления войска армии генерала К. Н. Галицкого овладели двумя позициями главной полосы обороны противника и наращивали усилия для взлома третьей позиции, что означало бы прорыв главной полосы обороны в целом. Но фашисты уже успели подтянуть из глубины резервы и усилили контратаки, в которых вместе с пехотой участвовали танки «тигр» и самоходные орудия «фердинанд». Как только об этом стало известно, на помощь гвардейской армии [324] К. Н. Галицкого по решению командующего 1-й воздушной армией были брошены все силы наших бомбардировщиков и штурмовиков. Под непрерывными ударами с воздуха враг потерял активность, сопротивление его значительно снизилось и в конечном счете общими усилиями было сломлено. К исходу первого дня наступления ударная группировка 11-й гвардейской

армии продвинулась на 8–10 километров.

Летчики нашей дивизии провели немало воздушных боев и совершили в этот день по 3–4 боевых вылета. Надо учесть, что светлого времени в октябре примерно в два раза меньше, чем летом. Нетрудно представить, каким должен быть темп подготовки самолетов к повторному вылету. Инженерно-технический состав дивизии работал с полной самоотдачей. Такого напряжения наша дивизия не имела в ходе всей Белорусской операции.

Не менее напряженным был и следующий день, 17 октября. Противник быстро перебросил резервы к участку нашего прорыва. В боевых порядках его пехоты было выявлено до трехсот танков и самоходных орудий. В отдельных контратаках участвовало до 45 танков. Только на второй день наступления была прорвана третья позиция главной полосы обороны, и к исходу 17 октября фронт прорыва был расширен до 60 километров. Всего же за два дня войска 11-й гвардейской армии с боями прошли по земле Восточной Пруссии свыше 12 километров. 17 октября наша штурмовая авиация действовала по артиллерийским и минометным батареям, наносила удары по резервам противника в районе Сувалки. Бомбардировщики громили скопления танков и войск противника в районах городов Эйдткунен, Вирбалис, Ширвиндт.

На третий день — 18 октября — гвардейцам 11-й предстояло прорывать вторую полосу обороны. Ожесточенный бой шел за опорный пункт Кибартай, железнодорожную станцию и за приграничный город Эйдткунен. Вся эта борьба происходила в пределах приграничного укрепленного района. К исходу дня три дивизии 8-го гвардейского стрелкового корпуса, которым командовал Герой Советского Союза генерал-лейтенант М. Н. Завадовский, перешли государственную границу и уперлись во вторую полосу вражеской обороны. Другие корпуса армии прорвали вторую полосу обороны и перерезали участок железной дороги Шталлупенен — Гольдап. В этот день наши летчики работали с таким же напряжением, [325] как и в первые два дня. В среднем каждый совершил по 3–4 боевых вылета. В воздушных боях 18 октября летчики армии сбили 24 фашистских самолета. Отличился Герой Советского Союза капитан Григорий Герман, который с ведомым младшим лейтенантом А. А. Соловьевым вылетел на свободную охоту, провел воздушный бой и сбил два «фокке-вульфа».

В каждый из этих прошедших трех дней очень инициативно действовал наш командующий Т. Т. Хрюкин. Когда на земле складывалась тяжелая обстановка, он быстро концентрировал

усилия всей воздушной армии на наиболее трудных участках. Так было и 18 октября. В этот день в интересах 11-й гвардейской армии летчики-истребители, штурмовики и бомбардировщики произвели 1170 самолето-вылетов.

За первые три дня боев в Восточной Пруссии гитлеровцы понесли значительные потери. Но они их быстро восполняли: из Верхней Силезии, с Карпат, из различных районов оккупированной Западной Европы сюда непрерывным потоком шли резервы, и потому к участкам прорыва враг подтягивал все новые и новые части и соединения. И все же наши войска хоть и медленно, но верно, как мы тогда говорили, «прогрызали» вражескую оборону.

После того как вторая полоса обороны была прорвана, И. Д. Черняховский ввел в бой свою подвижную группу — 2-й гвардейский Тацинский танковый корпус. Войдя в прорыв, он подошел к реке Писса и в течение ночи форсировал ее. 19 октября войска 11-й гвардейской армии завершили прорыв второй полосы обороны, а гвардейцы-танкисты развивали наступление в общем направлении на Гумбиннен.

* * *

При всем напряжении обстановка в воздухе для нас в те дни была на редкость однообразна: сопровождение, сопровождение и еще раз сопровождение. Дело это, конечно, чрезвычайно важное, но о его результатах надо судить по действиям штурмовиков: ведь все важнейшие события развивались на земле.

Для нас, авиаторов, особенность действий выражалась, кроме всего прочего, в большом количестве вылетов на воздушную разведку с фотографированием. Важно было своевременно выявлять подход вражеских резервов к линии фронта и следить за немецкими аэродромами. [326] Наше командование не исключало, что противник усилит свою авиацию, перебросив на аэродромы Восточной Пруссии части с других направлений.

240-я вела разведку самостоятельно, а также сопровождала воздушных разведчиков 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии. Разведкой в те дни было установлено, что из района Кенигсберга по разным дорогам к участку прорыва выдвигаются танковые колонны по 60–100 машин. К 19–20 октября в движении уже было обнаружено 250–300 танков противника. По этим колоннам наносились бомбоштурмовые удары. Это задерживало их продвижение, но нельзя было сказать, что количество танков после ударов по ним с воздуха заметно уменьшалось. Такая обстановка беспокоила командующего 11-й гвардейской армией, поскольку ему трудно было принимать определенные решения на дальнейшее развитие наступления.

С вводом в прорыв 2-го гвардейского Тацинского танкового корпуса мне и командиру 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии С. Д. Пруткову было приказано иметь свои КП рядом с командным пунктом 11-й гвардейской армии и персонально отвечать за прикрытие и поддержку боевых действий танкистов-тацинцев. В боевых порядках корпуса были наши авиационные представители. По их докладам мы знали в каждый момент обстановку и корректировали задачи полкам и эскадрильям. Кроме того, имея данные воздушной разведки, многие ситуации мы могли предвидеть.

20 октября бригады танкового корпуса вышли к реке Роминте. Форсирование этой водной преграды означало непосредственную угрозу Гумбиннену с юга. Передовые части 11-й гвардейской армии продвигались вслед за танковым корпусом. В течение дня 20 октября в полосе наступления фронта, особенно на участке продвижения соединений 11-й гвардейской, действовало свыше 270 танков и самоходных орудий противника. В тот день наибольшего успеха добилась 31-я гвардейская стрелковая дивизия генерала И. Д. Бурмакова — левофланговая в 16-м гвардейском стрелковом корпусе. Весь день она вела ожесточенный бой, и я с обеспокоенностью подумал о Константине Макарченкове — жив ли?

Бригады 2-го гвардейского танкового корпуса, опережая стрелковые дивизии армии, разгромили танковую группу противника и овладели Вальтеркеменом. Таким образом, железная и шоссейная дороги на участке Гумбиннен [327] — Гольдап оказались перерезанными. Наших тацинцев активно поддерживали штурмовики дивизии С. Д. Пруткова.

Во время одного из боевых вылетов шестерку «ильюшиных» сопровождала пара летчиков 86-го гвардейского истребительного полка. Над целью, километрах в трех юго-восточнее Гумбиннена, когда «илы» производили уже третий заход для атаки, ведущий пары майор А. Н. Деркач заметил трех «фокке-вульфов» с бомбами. Майор боевым разворотом зашел в хвост одному из них и с короткой дистанции сбил его. При этом наш летчик сам был атакован двумя истребителями ФВ-190, которые свалились на него из облаков. Майор, умело используя облачность, оторвался от «фоккеров» и поспешил к группе Ил-2, которых прикрывал его ведомый младший лейтенант В. П. Бойко. Он увидел одновременно и «горбатых», и четырех ФВ-190, которые шли на них в атаку. Деркач увеличил скорость и пошел на четверку «фоккеров» в лобовую атаку. Этим энергичным и неожиданным маневром он сорвал атаку противника, чем моментально воспользовался Бойко, который зашел в хвост одному из «фокке-

вульфов» и после недолгого преследования сбил его. Деркача, оставшегося ненадолго в одиночестве, атаковало сразу пять вражеских истребителей, которые тоже выскочили из облаков. Но наш летчик вовремя заметил опасность и занял выгодную позицию. В то же время он не упускал из виду Ил-2, которые продолжали работать по целям. Вскоре ведомый занял свое место, и гитлеровцы не рискнули больше атаковать нашу пару. Вся группа без потерь вернулась на свой аэродром.

Успех 2-го гвардейского танкового и 16-го гвардейского стрелкового корпусов создал предпосылки для более глубокого обхода сил врага в районе опорного узла Шталлупенен. Этот маневр открывал перспективы для быстрого овладения Гумбинненом. Части 11-й гвардейской армии устремились в обход Шталлупенена. Воздушная разведка донесла, что из района Кенигсберга в направлении на Гумбиннен выдвигаются две танковые колонны — по 80–100 танков в каждой.

Противник принимал срочные меры. Танки также были обнаружены в лесу восточнее Инстербурга. Сколько их там было сосредоточено — установить не удалось. Во всяком случае, просматривалось не менее 40–50 машин.

С вражескими танками происходили загадочные явления. [328] Они росли как грибы после дождя. Воздушной разведкой 21 октября было отмечено выдвижение в восточном направлении по разным дорогам более двухсот танков. Это не считая группировки, сосредоточенной в лесах западнее Гумбиннена и в районе Инстербурга. В общем перед началом операции состав сил восточно-прусской группировки всеми видами разведки был определен довольно точно. Танков и самоходных орудий у противника было немало, а кроме того, в течение пяти дней боев их количество возросло за счет частей, переброшенных с других направлений. Это мы тоже знали. Но ведь противник и потерял машин немало! Пять дней кряду наша артиллерия, штурмовая и бомбардировочная авиация наносили удары по немецкой 4-й танковой армии и прибывшим подкреплениям, которые, казалось бы, могли лишь восполнить потери, да и то не в полной мере. А выходило бог знает что: по данным воздушной разведки к концу дня 21 октября получалось, что в сторону фронта с разных направлений противник подтягивает уже от 650 до 800 танков, а по некоторым прикидкам — даже до 900. Создавалось впечатление, будто в распоряжении гитлеровцев было 2–3 танковые дивизии, о которых мы и понятия не имели. Откуда? Между тем в составе подвижной группы фронта — 2-го гвардейского танкового корпуса — перед началом наступления было примерно 200 танков. Само собой разумеется, что данные

воздушной разведки обеспокоили командование фронта.

В этот же день 21 октября ведущие двух наших пар — старшие лейтенанты Д. П. Моцаков и Ф. Т. Бутурлин — при возвращении с воздушной разведки отметили одну и ту же особенность: оба видели районы сосредоточения танков, оба видели колонны, но ни тот ни другой не нашел нигде гусеничных следов. Об этом наблюдении немедленно было доложено в штаб армии, а оттуда — в штаб фронта. Сразу последовала команда штурмовикам и истребителям, действуя мелкими группами, огнем, бомбами и реактивными снарядами проверить эти данные. Вскоре выяснилось, что в одном из указанных районов «скоплением танков» оказались макеты заводского изготовления на обыкновенных грузовиках. Вечером 21 октября штабу 11-й гвардейской армии стало известно, что воздушная разведка обнаружила на одной из лесных опушек большую группу замаскированных «тигров». Об этом сообщили артиллеристам. Те сделали несколько пристрелочных выстрелов и прекратили огонь. [329]

«Тигры» никак не отреагировали даже на прямые попадания. Выслали вперед разведчиков-наблюдателей. Они подтвердили, что замаскированные «тигры» стоят в кустарнике как на параде. В бинокль хорошо были видны даже швы от электросварки. Неужели тоже макеты? Дали выстрел, который прошил танк насквозь. И тут же услышали голос разведчика: «Довольно! «Тигры» — жестяные».

Конечно, не от хорошей жизни занялись гитлеровцы массовым производством макетов. Однако с военной точки зрения такие меры по дезинформации нашего командования в момент наступления могли бы сыграть свою роль, если бы она была принята во внимание. Не раскрой мы вовремя этот обман — пришлось бы пересматривать наши возможности, а там недалеко и до приказа перейти к обороне. На мой взгляд, этот эпизод очень поучителен и заслуживает внимания.

Ночью 21 октября, продолжая движение к западу, 25-я танковая бригада 2-го гвардейского танкового корпуса вышла к реке Ангерапп в районе Неммерсдорфа. Это уже юго-западнее Гумбиннена.

Стоял густой туман. Гитлеровцы никак не ожидали здесь появления советских танков, в обстановке разобрались не сразу, и бригада успела без помех форсировать реку. Как выяснилось с рассветом следующего дня, она вышла прямо на немецкие позиции в центре сильно укрепленного района. Здесь у противника было более 150 танков, из которых большую часть составляли «тигры» и «пантеры». Разгорелся ожесточенный

танковый бой. Только большой боевой опыт войны, мастерство наших танкистов, их умение разобраться в сложной обстановке, а также эффективная поддержка 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии позволили успешно отразить танковые удары гитлеровцев с большими для них потерями.

Ожесточенное сопротивление врага сказалось на темпах наступления наших войск. В целом за шесть дней 11-я гвардейская армия продвинулась на 52 километра и теперь находилась на подступах к Гумбиннену и Даркемену правым флангом и в десяти километрах от Гольдапа левым. Общая обстановка осложнялась тем, что на стыке между 11-й гвардейской и 5-й армиями уже образовался солидный разрыв. Перед 5-й армией генерала Н. И. Крылова оборона противника оказалась прочнее, поэтому она вела ожесточенные бои, не позволяя противнику снимать силы с этого направления, но продвижение [330] тут было минимальным. Между тем 11-я гвардейская, как уже знает читатель, пробилась вперед местами на 50 километров, бригады 2-го гвардейского танкового корпуса, действовавшие перед ее боевыми порядками, уже обошли Гумбиннен с юго-запада. Эта ситуация грозила гитлеровцам самыми тяжелыми последствиями, поэтому севернее Гумбиннена они сосредоточили крупные резервы. Их намерения были ясны: нанести с севера Удар большими силами в образовавшийся разрыв между частями 11-й гвардейской и 5-й армий, выйти в тылы наступающих дивизий 11-й, с тем чтобы ее отрезать. В этой обстановке командующий 3-м Белорусским фронтом И. Д. Черняховский ввел в бой свой резерв — 28-ю армию, которая была развернута на северо-запад и на север и закрыла разрыв между 11-й гвардейской и 5-й армиями. Линия фронта приняла очертания большого зигзага. Отражая удары вражеских частей, переброшенных с северо-западного направления, 28-я армия обеспечила левому крылу фронта возможность продолжать продвижение вперед, но усилить натиск наступающей группировки уже не могла. Таким образом, дальнейший успех борьбы целиком зависел от действий 11-й гвардейской армии и 2-го гвардейского танкового корпуса: свой резерв — 28-ю армию — командующий фронтом использовал для ликвидации угрозы с фланга.

К середине 22 октября обстановка в полосе 11-й гвардейской армии резко осложнилась. Основные силы объединения к тому времени находились на рубеже реки Роминте. 2-й гвардейский танковый корпус действовал западнее, за рекой, в районе южнее Гумбиннена между реками Роминте и Ангерапп. Гитлеровцы сосредоточили две крупные фланговые группировки с большим

количеством танков и ударили по сходящимся направлениям с севера и с юга вдоль реки Роминте. Цель удара — отрезать наш танковый корпус и некоторые части 11-й гвардейской от основных сил армии. Наземную обстановку дополнительно осложняли настойчивые атаки частей 26-го немецкого армейского корпуса с рубежа севернее Шталлупенена, проводимые при поддержке танков и самоходок. Появились, немецкие бомбардировщики, которые группами по две-три девятки беспрерывно сменялись над нашими позициями. Эти налеты обошлись гитлеровцам в добрый десяток сбитых машин: истребители воздушной армии дали врагу над полем боя жестокий отпор. Но на земле обстановка оставалась трудной. [331]

Фланговая группировка противника, наступавшая вдоль реки Роминте с севера на юг, вернула ряд населенных пунктов и продолжала двигаться на Вальтеркемен. Ей удалось смять оборону на некоторых участках 84-й гвардейской стрелковой дивизии (командир генерал-майор Г. Б. Петерс) и оттеснить два ее полка на восточный берег реки Роминте. В этой непростой обстановке на КП 11-й гвардейской армии все равно преобладала спокойная, деловая атмосфера, которая исходила прежде всего от командующего армией генерал-полковника К. Н. Галицкого и его ближайших помощников. Быстро, трезво и хладнокровно оценивались действия и реальные возможности врага, принимались точные и своевременные решения. Чем сложнее была ситуация, тем собраннее и спокойнее шла работа на командном пункте, тем больше было обоснованных решений и выводов. Именно в такой обстановке командующий смело ввел в бой свой резерв — 83-ю гвардейскую стрелковую дивизию (командир генерал-майор А. Г. Маслов), развернув ее для обороны Вальтеркемена с севера и с юга. Эта мера (что вскоре стало очевидным) в конечном счете сорвала попытку гитлеровцев отрезать наши войска за рекой Роминте. Занять Вальтеркемен немцам не удалось — их остановили гвардейцы 83-й дивизии. В этой обострившейся ситуации, связанной с попытками фашистов отрезать нашу подвижную группу за рекой Роминте, удержание Вальтеркемена было кульминационным моментом. С уверенностью могу сказать, что без поддержки почти всей 1-й воздушной армии гвардейцы здесь вряд ли бы устояли. Контрудар противник организовал умело и нанес его крупными силами. С моего командного пункта, расположенного недалеко от КП командующего 11-й гвардейской армией, хорошо наблюдалась работа нашей авиации. Летчики вынуждены были действовать в непосредственной близости от боевых порядков частей 11-й

гвардейской армии. Надо было наносить удары по гитлеровцам с ювелирной точностью, чтобы не пострадали от них свои войска. Как всегда, отличились штурмовики Героя Советского Союза полковника С. Д. Пруткова. Очень хорошо действовала и 311-я штурмовая авиадивизия. В трудный день 22 октября летчики 240-й сопровождали 186 самолетов Ил-2 и при этом провели шесть воздушных боев. В одном из них старший лейтенант Д. П. Моцаков сбил Ме-109.

23 октября наши войска продолжали наступать и овладели [332] городами Гольдап и Сувалки. В районе Вальтеркемена продолжались тяжелые бои: гитлеровцы упорно стремились замкнуть фланговые группировки и этим отрезать наш танковый корпус за рекой. Однако и в этот день все их контратаки были отбиты. 23 октября летчики нашей дивизии провели более двухсот «ильюшиных» и участвовали в шести воздушных схватках. Капитан П. К. Лобас поджег один «фоккер». Ни штурмовики, ни истребители потерь не имели.

Основные силы 11-й гвардейской армии прочно удерживали свои позиции в центре, левый фланг армии овладел городами Гольдап и Сувалки. Передовая — 25-я танковая — бригада корпуса, столкнувшись со значительными вражескими силами, вынуждена была отойти за реку Ангерапп. Разведкой было установлено, что в районе Неммерсдорфа она вошла в боевое соприкосновение с основной танковой группировкой противника. Стало ясно, что после беспрерывных тяжелых боев главные силы 11-й гвардейской армии без перегруппировки и необходимой подготовки в ближайшее время не в состоянии форсировать Роминте, чтобы поддержать находившийся за рекой танковый корпус и свои передовые части. Взять хорошо укрепленный узел вражеской обороны город Гумбиннен силами танкистов без поддержки стрелковых дивизий было невозможно. Танковые группы противника уже перерезали тыловые коммуникации нашего корпуса.

В сложившейся обстановке на исходе 23 октября генерал И. Д. Черняховский отдал приказ 11-й гвардейской армии перейти к обороне на рубеже Вальтеркемен, река Роминте, озеро Гольдапер-зее. Предусматривался отвод за реку 2-го гвардейского танкового корпуса и тех частей армии, которые успели форсировать реку Роминте вслед за ним.

Отвод осуществлялся в крайне тяжелых условиях. Корпус находился под непрерывным огнем и контратаками противника. Ему не хватало транспортных средств. Каждый тягач в артполках тащил по три 122-миллиметровые гаубицы или пушки. Машины были перегружены. Бригады пробивали себе дорогу к реке с

боями. Понятно, что здесь большую роль играла авиационная поддержка. 23 октября летчики уничтожили и повредили 40–50 танков и сбили 24 самолета противника.

В тот же день, 23 октября, войскам фронта была объявлена благодарность Верховного Главнокомандующего [333] за прорыв обороны и вступление на территорию Восточной Пруссии. Среди соединений, отмеченных в приказе, была и наша 240-я истребительная авиадивизия.

Наступление войск фронта продолжалось до 27 октября включительно. 28-я армия генерала А. А. Лучинского овладела городом Шталлупенен. В эти дни авиация поддерживала в основном правофланговую группировку фронта.

Что же касается обстановки на левом фланге, то после приказа командующего фронтом положение стабилизировалось, и только левофланговая 18-я гвардейская стрелковая дивизия сумела еще несколько продвинуться вперед и овладела районом, известным под названием Ромintенского леса. Место это было очень живописным, но я бы не стал задерживать внимание читателя на этой частности, если б не одно важное обстоятельство.

В Ромintенском лесу была расположена дача Геринга, и она, нисколько не пострадавшая от боев, вместе со всей прислугой, охраной и т. д. попала в руки гвардейцев 18-й дивизии. Захваченный в плен обер-вахмистр из охраны дачи рассказывал, что Геринг намеревался здесь отдохнуть (поохотиться) еще в августе. Тогда же, в августе, и привезли сюда охранное подразделение с приказанием прочесать лес от дезертиров. Но в августе Геринг, естественно, не приехал. После разгрома в Белоруссии группы армий «Центр» Герингу стало не до охоты. Он приезжал сюда только три недели назад, за девять-десять дней до начала нашего наступления.

— Много ли он охотился? — спросили охранника.

Обер-вахмистр замялся:

— Собственно, он и не охотился...

— А чем же он тогда занимался?

Тут фашист окончательно сконфузился и рассказал, что Геринг приехал распорядиться о вывозе своего имущества.

Надо полагать, что осенью сорок четвертого один из первых подручных фюрера уже понимал, что спасти фашистскую Германию вряд ли удастся, и потому решил выполнить что было посильно: упрятать подальше награбленное добро. Осматривая дачу, наши воины уже не увидели ни хорошей мебели, ни дорогой посуды, ни знаменитых полотен. Кое-где, правда, висели дешевые олеографии, изображающие Геринга с Гитлером, да несколько

аляповатых портретов фюрера — эти «произведения» Геринг спасать не стал. Он вывез полотна Рубенса, Ван-Дейка [334] и многие другие бесценные шедевры мировой культуры, украденные из музеев Парижа, Вены, Брюсселя и Варшавы. Можно только предполагать, сколько награбленных сокровищ хранилось на этой даче, если, по утверждению охранника, они были упакованы и погружены на 15 грузовых автомашин.

Сам факт, что наши солдаты оказались на даче Геринга, был весьма симптоматичен. Воевать здесь было трудно. Наши бойцы это уже почувствовали. Каждый километр территории давался огромным напряжением и немалой кровью. Но советский воин уже шел по земле врага. Для сознания воюющего человека — это очень важный, принципиальный момент. Это вливало в каждого из нас новые силы. Слишком долго мы жили мечтой о возмездии. Слишком много наших боевых товарищей погибало с этой мечтой. И вот наши русские парни ходят по комнатам дачи Геринга. Мечта, наконец, стала превращаться в реальность.

* * *

В ходе наступления, длившегося с 16 по 27 октября, силы фронта прорвали три оборонительные полосы из девяти, имевшихся в Восточной Пруссии. Это в значительной мере облегчило боевые действия наших войск в январе 1945 года. Менее чем за две недели боев противник потерял 632 танка и самоходных орудия и 184 боевых самолета. Это наступление, несмотря на небольшой размах, самым непосредственным образом повлияло на общий ход сражений в Прибалтике: войска 3-го Белорусского фронта сковали большие вражеские силы противника, что в значительной мере способствовало успеху наступления войск соседнего 1-го Прибалтийского фронта. Они в этот период вышли к побережью Балтийского моря и на реку Неман.

Огромное политическое и моральное значение операции состояло в том, что война была перенесена на территорию фашистской Германии.

В период боевых действий наша авиадивизия обеспечила сопровождение в общей сложности 2659 самолетов Ил-2, произвела 150 вылетов на воздушную разведку и 74 боевых вылета на сопровождение разведчиков.

Всего за месяц — от конца сентября до конца октября — летчики дивизии произвели 3169 самолето-вылетов. В 72 воздушных боях они сбили 21 самолет противника. Свои потери — 12 самолетов и 4 летчика. Из этих двенадцати [335] потерянных самолетов семь были сбиты огнем зенитной артиллерии при частых полетах со штурмовиками в районы целей

на малых высотах.

Период затишья

В ноябре наши войска находились в обороне, но авиация продолжала боевые действия. Напряжение, конечно, снизилось, но мы по-прежнему сопровождали штурмовиков, по-прежнему вели воздушную разведку и прикрывали боевые порядки наших войск на переднем крае. Паузы между операциями в большей мере, пожалуй, чувствуют представители наземных войск — танкисты, пехотинцы, артиллеристы, в меньшей степени — летчики. Это потому, что воздушный бой требует от пилота максимального напряжения всегда, независимо от того, в какой период это происходит. Молодые истребители не всегда осознают эту простую истину, но опытные бойцы знают, насколько обманчивой может оказаться обстановка в период так называемой оперативной паузы. Именно поэтому в ноябре, когда резко спало напряжение, ведущими групп сопровождения у нас были назначены наиболее опытные воздушные бойцы.

4 ноября гвардии капитан П. К. Лобас (86-й гвардейский полк) звеном сопровождал группу Ил-2. Когда «горбатые» приступили к работе, появились шесть «мессершмиттов», и «яки» приняли бой. По причинам, о которых я не раз уже говорил, нашим пилотам снова пришлось вести бой в численном меньшинстве. Звено отбило все атаки гитлеровцев, а Петр Лобас одного «мессера» сбил. Это был четырнадцатый фашист на личном счету гвардии капитана. Наша группа благополучно вернулась с задания. Таковы были для наших летчиков дни относительного затишья на фронте.

Однажды в середине ноября раздался звонок из штаба воздушной армии, и командарм Т. Т. Хрюкин лично мне поставил боевую задачу. Требовалось в течение пяти суток полностью исключить в дневное время какое бы то ни было движение по участку железной дороги Кенигсберг — Инстербург — Гумбиннен, а также по другим линиям, выходящим на эту магистраль. Тимофей Тимофеевич потребовал выводить из строя локомотивы и уничтожать подвижной состав эшелонов. При отсутствии целей на железных дорогах предполагалось воздействовать на [336] шоссейные и грунтовые дороги, уничтожать транспортные средства и срывать перевозки к линии фронта. При этом командующий указал границу действия справа и слева от железной дороги.

Я разбил всю выделенную нам полосу на квадраты, каждый из них был закодирован. Это облегчало выполнение задачи и повышало ответственность летчиков, действующих в том или ином районе. Погода была сложная — низкая облачность, туман, видимость ограниченная, поэтому было важно, чтобы пилоты

хорошо знали ту зону, где им предстояло работать. Для выполнения задачи я приказал командирам 86-го гвардейского и 900-го истребительных авиаполков для начала выделить по четыре пары охотников из лучших воздушных бойцов и дезорганизовать движение в названных районах.

В частях приступили к выполнению задания, но при этом, как обычно, возникали трудности, которые заранее сложно было предвидеть. Например, после первых успешных атак по паровозам истребители обратили внимание на такую деталь: подвергшийся удару локомотив останавливается, окутывается паром, и создается полное впечатление, что он выведен из строя. Но вскоре он снова возобновляет движение. В чем дело?

Я вызвал помощника по воздушно-стрелковой подготовке Г. С. Лисецкого и инженера по вооружению дивизии Н. П. Скулкова и приказал им срочно во всем разобраться. Майор Н. П. Скулков тут же предложил раздобыть трофейный паровоз и провести по нему опытную стрельбу из авиационной пушки. Я согласился и попросил сделать это как можно быстрее.

Немецкий паровоз нашли на станции Кибартай. Сняли с истребителя пушку и провели по нему стрельбы с разных дистанций и разными снарядами. Установили, что 37-миллиметровая пушка пробивает паровозный котел только бронебойными снарядами, только под углом 90 градусов к нормали котла и только с дистанции, не превышающей 500 метров. При других ракурсах стрельбы и с более дальних дистанций попадания вреда не наносят — снаряды рикошетируют. Немедленно довели эти сведения до летного состава. После этих поправок результативность атак резко возросла.

Однако во время охоты порой возникали почти невероятные ситуации.

Летчик 133-го гвардейского авиаполка старший лейтенант Д. П. Моцаков с ведомым ударили по вражескому [337] эшелону. С первой атаки был пробит паровозный котел, состав остановился. Моцаков решил провести повторную атаку по вагонам, полагая, что там могут находиться вражеские солдаты. Летчики снизились и дали несколько очередей по ним. В момент выхода из пикирования машина старшего лейтенанта находилась прямо над крышами на небольшой высоте, а ведомый был чуть в стороне. И вдруг в одном из вагонов, прямо под самолетом раздался сильный взрыв. Ярко сверкнуло пламя, в воздух полетели обломки, в мгновенье ока все заволокло густым черным дымом. Ведомый, на глазах которого произошел взрыв, решил, что Моцаков погиб. Но через некоторое время значительно выше себя

он увидел совершенно черный самолет. Подтянулся поближе и узнал «як» своего ведущего. Когда летчики совершили посадку, к самолету Моцакова сбежались все, кто в те минуты был на аэродроме.

Машина как будто была покрыта густым слоем сажи. Вся краска обгорела. Снизу в черные плоскости «яка» были впрессованы два камня — один величиной с кирпич. Д. П. Моцаков рассказал, что при взрыве вагона самолет резко подбросило и почти перевернуло на спину. К счастью, машина выдержала удар воздушной волны, камней и каких-то других мелких предметов, а пилот не потерял самообладания и справился с управлением. После завершения Восточно-Прусской операции командующий воздушной армией организовал авиационную выставку, на которой как один из экспонатов демонстрировался и этот закопченный «як» с впившимися в плоскости булыжниками.

18 ноября пара охотников 86-го гвардейского полка — капитаны И. К. Сомов и А. С. Королев — остановили на перегоне эшелон из 30 вагонов. Паровоз был выведен из строя. Летчики произвели две атаки по вагонам, из которых во все стороны стали разбегаться солдаты.

В тот же день капитан П. К. Лобас с ведомым младшим лейтенантом Н. И. Тёпиным атаковали автоколонну. Тёпин меткой очередью поразил автомашину, которая свалилась в кювет, но гитлеровцы открыли по нашей паре сильный зенитный огонь. Летчики ушли в район Инстербурга, где обнаружили небольшой эшелон — паровоз тащил четыре спальных и шесть товарных вагонов. Классные вагоны представляли определенный интерес: там могли находиться гитлеровские офицеры, может быть, даже высокого ранга. Капитан Лобас пробил паровозный котел, [338] и поезд остановился. Младший лейтенант Тёпин в это время ударил по вагонам. Из них стали выпрыгивать и разбегаться гитлеровцы. После повторной атаки летчики заметили, что с аэродрома Инстербург взлетают вражеские истребители. Они набрали высоту и ушли в облака.

22 ноября штурман 900-го авиаполка майор А. П. Петров вылетел парой на охоту и выследил крупную группу вражеских автомашин и танков. Она двигалась тремя колоннами от Инстербурга к Гумбиннену. Петров доложил об этом, произвел посадку, дозаправился и вскоре с тем же напарником — майором Бражниковым — снова вылетел в засеченный район. Но колонн там уже не было. Поздно вечером из штаба воздушной армии раздался звонок: командующий благодарил майора А. П. Петрова за данные о противнике — подходившие силы враг успел ввести в

бой, но наше командование, получив своевременно информацию, было готово к отражению атаки и разгромило подкрепления.

Это — некоторые эпизоды тех дней. Всего же в ноябре наши летчики уничтожили и повредили 13 паровозов, 12 автомашин, бензовоз, трактор и другую технику я уничтожили немало вражеской пехоты. Задача была выполнена: вскоре в дневное время на перегонах летчики уже не могли обнаружить ни одного вражеского эшелона. Резко сократились и автоперевозки.

В декабре обстановка на фронте существенно не изменилась. Мы продолжали выполнять те же задачи. Чаще стали охотиться над немецкими аэродромами: сбивали самолеты противника при взлетах и посадках. Такие внезапные удары охотников воспринимались противником очень болезненно: известно, что такой дерзкий прием применяет обычно тог, кто безраздельно господствует в воздухе.

К 1 декабря самолетный парк нашей дивизии насчитывал 139 истребителей: 95 — Як-9 и 44 — Як-3. Только 5 самолетов из этого числа находились в ремонте. В составе дивизии было 160 летчиков, 130 из которых были в полной боевой готовности. Как всегда, предметом особых забот была подготовка пополнения.

Гитлеровцы стягивали в Восточную Пруссию резервы с других направлений и к концу декабря довели численный состав авиации с 555 до 730 самолетов, которыми располагали в начале месяца. Это все равно было меньше, чем в составе нашей армии, однако в люфтваффе было несколько хорошо подготовленных соединений, и с этим [339] нельзя было не считаться. Во второй половине декабря активность вражеских истребителей несколько повысилась. Теперь, когда у немцев были неплохо подготовленные части, они старались использовать фактор внезапности и, если она достигалась, довольно решительно вступали в бой. По некоторым проведенным в декабре боям мы почувствовали, что на нашем участке у противника прибавилось количество асов. Но все равно свободная охота по-прежнему давала нам наибольшую результативность. Наши пилоты в течение месяца вывели из строя 15 паровозов и 8 эшелонов, 73 автомашины и много живой силы противника, уничтожили в воздушных схватках два Ю-88, два Ме-109 и один ФВ-190. «Фокке-Вульф-190» был записан, кстати, на личный боевой счет молодого летчика 133-го гвардейского полка младшего лейтенанта В. И. Зевалова. 30 декабря, под Новый год, капитан II. А. Портнов и он, как ведомый, выполняя разведполет в районе населенного пункта Даркемен, увидели 12 «фоккеров». Летчики решили атаковать их, но внезапно сами оказались под огнем истребителей прикрытия сверху. Капитан Портнов вышел из-под атаки резким разворотом

влево, а Зевалов среагировал на этот маневр ведущего с опозданием, потерял скорость и свалился в штопор. Когда младший лейтенант вывел свою машину в горизонтальный полет, то обнаружил, что «сидит на хвосте» у одного из «фоккеров». С дистанции 50 метров он дал по «фокке-вульфу» длинную очередь... и промахнулся. Но гитлеровец от огненной трассы резко шарахнулся в сторону и столкнулся со своим ведомым. При этом один «фокке-вульф» рассыпался в воздухе (его и записали на боевой счет Зевалова), а другой сорвался в штопор и был потерян на фоне местности. Вся группа вражеских самолетов находилась над своей территорией. В суматохе гитлеровские пилоты сбросили бомбы на свои войска и с левым разворотом ушли на запад.

* * *

Наступал 1945 год. Все мы понимали, что он принесет нам победу. Когда именно это произойдет, мы, конечно, не знали. Ясно было одно, при всех «тотальных» и «сверхтотальных» мобилизациях фашистская армия долго не продержится, хотя для полного ее разгрома понадобятся большие усилия.

Как обычно, перед началом крупной операции командующий фронтом генерал армии И. Д. Черняховский провел [340] совещание и штабную игру. Если осенью сорок четвертого наибольшего успеха добилась левофланговая 11-я гвардейская армия, наступавшая южнее Гумбинеена, то в предстоящей операции главный удар планировалось нанести правым крылом фронта севернее Гумбиннена. При этом фронт был усилен. В первом его эшелоне удар должны были нанести три армии и 2-й гвардейский танковый корпус. 11-я гвардейская армия и 1-й танковый корпус находились во втором эшелоне. За счет резерва Ставки была значительно усилена 1-я воздушная армия, которой командующий фронтом отводил большую роль, так как наземные войска имели большой некомплект. Авиация должна была поддерживать ударную группировку фронта при прорыве тактической зоны обороны и при дальнейшем развитии успеха, обеспечивать ввод в сражение танковых соединений, прикрывать войска, вести воздушную разведку, уничтожать резервы противника, парализовать всякое движение на коммуникациях, расположенных за линией фронта. Предполагалось, что в день начала наступления за 1 час 25 минут до него 545 фронтовых бомбардировщиков и штурмовиков нанесут массированный удар по опорным пунктам первой полосы обороны врага. С началом наступления усилия авиации планировалось переключить на непрерывную поддержку наступающих войск. Для борьбы с подходящими резервами противника выделялись одна

штурмовая, одна истребительная, а на третий день операции еще и две бомбардировочные авиадивизии.

Для успешной борьбы с силами люфтваффе планировалось за несколько дней до начала наступления нанести мощные удары по основным вражеским аэродромам. Для этой цели были выделены две бомбардировочные, три штурмовые и четыре истребительные дивизии. Координацию боевых действий воздушных армий (предусматривалось использовать авиационные соединения 3-й воздушной армии соседнего 1-го Прибалтийского фронта и авиации дальнего действия) осуществлял представитель Ставки маршал авиации Ф. Я. Фалалеев.

Продуманы были меры по дезориентации противника. Для достижения внезапности главного удара командующий фронтом решил провести ложную подготовку наступления на левом фланге фронта в полосе 31-й армии. С 1 по 10 января авиация должна была «показывать» обеспечение сосредоточения войск в районе Сувалок и активизировать воздушную разведку в полосе 31-й армии. Было [341] создано несколько ложных аэродромов, на которых базировалось 100 штурмовиков и 60 истребителей. В их районах работала сеть радиостанций, которые имитировали переговоры штаба воздушной армии, штурмового авиакорпуса и трех бомбардировочных авиадивизий. В решении этих задач планировалось использовать нашу 240-ю, а также 1-ю гвардейскую штурмовую и 6-ю гвардейскую бомбардировочную авиадивизии. В составе 1-й воздушной армии три дивизии так же, как это было в Белорусской операции, выделялись в авиагруппу для действий на центральном направлении. С вводом в сражение второго эшелона фронта — 11-й гвардейской армии и 1-го танкового корпуса — усилия наших трех авиадивизий переключались на поддержку его боевых действий.

Ну а что было перед нами?

В полосе наступления войск 3-го Белорусского фронта оборона противника была очень совершенной, особенно на инстербургском направлении. Развитая сеть глубоко эшелонированных укреплений позволяла врагу небольшими силами упорно защищать каждый плацдарм. В полосе фронта было два наиболее укрепленных района, Ильменхорстский и Хейльсбергский, и две крепости — Кенигсберг и Пиллау. Кроме того, каждый хутор, замок, жилой дом — все было приспособлено к обороне. Многочисленные неширокие реки были углублены. Отличительной особенностью их было отсутствие пологих берегов. Реки, по сути дела, были превращены в каналы, которые трудно форсировать. Свою оборону фашисты совершенствовали до последних дней. Глубина ее достигала 150–200 километров,

практически охватывая всю территорию Восточной Пруссии до побережья Балтийского моря.

Восточно-прусская группировка к середине января 1945 года все еще располагала значительными силами: 580 тысяч солдат и офицеров и 200 тысяч фольксштурмовцев, 8200 орудий и минометов, около 700 танков и штурмовых орудий{16}. В составе 6-го немецкого воздушного флота насчитывалось 775 самолетов. Аэродромная сеть была хорошо развита и подготовлена, что обеспечивало противнику свободный маневр авиационными силами как по фронту, так и в глубину обороны.

Было ясно, что предстоят жестокие бои за каждую траншею, каждый опорный пункт, каждую огневую точку. [342] Понимали мы также, что наша пехота возлагает большие надежды на активную помощь авиации. Задачу на штурмовые действия командующий воздушной армией ставил не только «ильюшиным», но и нам, истребителям. Специфика операции требовала, чтобы мы в большей мере, чем когда-либо, были привязаны к наземной обстановке. Наши пилоты должны были уметь быстро и грамотно разбираться в особенностях наземного боя — от этого зависела эффективность авиационной поддержки. Это был существенный момент в подготовке летного состава дивизии.

Задач стояло много, расслабляться было некогда, и люди соединения трудились как единый, надежный и хорошо отлаженный механизм.

В Восточной Пруссии

В канун наступления во всех полках и в управлении дивизии прошли митинги при развернутых боевых знаменах. Во всех выступлениях авиаторов прозвучало их стремление добить гитлеровцев на их собственной земле.

Дивизия была хорошо подготовлена к боям. В целом вся наша 1-я воздушная армия была намного сильнее 6-го немецкого воздушного флота, который противостоял нам в небе Восточной Пруссии. Теперь, когда требовалось усилить то или иное направление в воздухе, счет уже шел не на отдельные самолеты, как это было, скажем, на Ленинградском фронте, и даже не на полки, а на целые дивизии, хорошо подготовленные, укомплектованные, имеющие новейшие машины.

Когда воздушная армия располагает такими силами, возникает вопрос, как их использовать с максимальной отдачей? Если в начале войны истребителям, например, ставилась как главная задача нейтрализовать действия авиации противника, затем — добиться господства в воздухе, то к сорок четвертому году она была уже решена. В новых условиях более уверенно и

эффективно действовали штурмовики и бомбардировщики, которые мощными целенаправленными ударами во многом способствовали успешному развитию наземных наступательных операций, в частности, Белорусской. При этом истребители должны были поддерживать господство в воздухе, но одновременно в число наиболее важных для них выдвинулась задача обеспечения боевых действий бомбардировщиков и штурмовиков, надежного прикрытия с воздуха подвижных [343] войск армии и фронта, а также поля боя. Для нашего соединения самыми злободневными оставались вопросы четкого взаимодействия истребителей с другими родами авиации и непосредственной связи с командованием наземных войск. Эффективность нашей боевой работы во многом определялась тем, насколько хорошо мы знали, что происходит на земле. Наши боевые успехи определялись теперь не столько количеством побед, одержанных летчиками в воздухе, сколько отсутствием потерь у бомбардировщиков и штурмовиков и успехами наших наземных войск. В этом отношении последний год войны отличается от предыдущих лет более прямыми, более гибкими и прочными связями, которые были между командирами наземных и воздушных соединений. Огромное количество радиостанций, КП, пунктов наведения и управления воздушным боем и т. д. располагалось непосредственно в боевых порядках пехоты — без этого мы просто не смогли бы эффективно использовать нашу возросшую авиационную мощь.

Что же касается Восточной Пруссии, то эта сравнительно небольшая по площади территория, как уже известно читателю, практически сплошь состояла из мощных оборонительных рубежей. Это означало, что нашим наступающим войскам в течение всей операции придется находиться в непосредственном боевом соприкосновении с противником. Стало быть, сотням наших штурмовиков и бомбардировщиков надо работать с предельной точностью. Значит, требовалась постоянная, очень оперативная и гибкая связь с землей. Поэтому львиную долю времени при подготовке мы уделили вопросам организации взаимодействия со штурмовиками и бомбардировщиками. Я провел специальное занятие на эту тему с руководящим составом дивизии. Отдельно был отработан вопрос о воздушной разведке войск противника и в интересах нашей штурмовой авиации. Предусматривалось также наведение штурмовиков на цель летчиками-истребителями, когда в этом возникала необходимость. Провел я занятие и с руководящим составом 133-го гвардейского полка, который был выделен для сопровождения 6-й гвардейской бомбардировочной авиадивизии. Офицеры штаба

и управления соединения персонально отвечали за тот или иной вопрос в ходе подготовки — все обязанности были распределены, каждый работал с полной отдачей сил, у каждого за плечами был немалый опыт. Как командир я вполне был удовлетворен ходом подготовки. [344]

Должен отметить чрезвычайно важную роль такого звена, как диспетчерская служба. От четкой работы наших диспетчеров во многом зависела текущая деятельность штаба. Через них поступала вся информация о боевых действиях частей, немедленные доклады о времени вылета групп, эскадрилий и полков; по возвращении групп через них же сообщалось время, результаты действий, воздушная обстановка, данные разведки, метеоусловий и т. д. Вся эта важнейшая информация в первую очередь суммировалась я обрабатывалась офицерами оперативного отдела (начальник — подполковник П. А. Перетятько) и офицерами разведотдела (начальник — майор Г. Х. Егоров), после чего все данные поступали начальнику штаба и мне. Диспетчеры дежурили круглые сутки. Неутомимыми тружениками были сержанты Алексей Колмогоров, Александра Атаманова и Владимир Сорока. Они знали всех ведущих дивизии и их позывные, работали четко и уверенно. Не случайно все они имели правительственные награды. Кстати, наши диспетчеры первыми: оценивали качество и устойчивость линий связи, так как они работали беспрерывно. Начальник связи дивизии капитан П. П. Волохов через них всегда узнавал, как работает связь, и при необходимости принимал меры к устранению недостатков.

Из числа многих моих помощников и боевых товарищей, которых я вспоминаю с благодарностью, я всегда выделяю старшину Степана Ивановича Апполонова, который разделял со мной все бытовые тяготы фронтовых будней. Он всегда был рядом, всегда сопровождал меня в поездках на передний край — на КП или ВПУ. Степан Иванович не раз выручал меня в критических ситуациях, когда, передвигаясь вслед за передовыми частями, мы попадали на дорогах под огонь блуждающих групп гитлеровцев. Меня изумляла его реакция: он моментально определял не только направление, но даже точку, откуда стреляли по машине, и тут же отвечал огнем из своего автомата. В общении Апполонов был прекрасным человеком, который все делал легко и незаметно даже в самой напряженной обстановке. Просто он был мне надежной опорой.

* * *

Наступление войск фронта началось утром 13 января. В ночь перед ним, как и было запланировано, бомбардировщики воздушной армии нанесли мощный удар по врагу [345] на

участке прорыва и вели воздушную разведку. Одиночные самолеты из дивизии полковника Г. А. Чучева летали над передним краем. Делалось это для того, чтобы заглушить шум двигателей танков, которые выдвигались на исходные рубежи.

Утром сотни самолетов были готовы подняться в воздух, но подвела погода. Туман, низкие облака, видимость почти нулевая. Не только авиация, но и артиллерия в таких условиях не могла обрушиться на гитлеровцев в полную силу. Использование танков тоже было затруднено. Наблюдение за противником практически тоже исключалось. И все-таки ударная группировка двинулась.

Передовые батальоны быстро преодолели инженерные заграждения и ворвались в первую вражескую траншею. Тотчас было установлено, что основные силы противник отвел во вторую и третью траншеи. Эти данные тут же были учтены в артиллерийской и авиационной подготовке.

Захват первой траншеи произошел в шесть часов утра с минутами. Все это было сделано при вялом сопротивлении фашистов без особых усилий и быстро. А уж за вторую траншею завязался кровопролитный бой. Самолеты по-прежнему находились на аэродромах. Эффективность артиллерийской подготовки из-за непогоды тоже была гораздо ниже, чем хотелось бы. Вся тяжесть легла на пехоту.

Нетрудно себе представить то нервное, тоскливое, томительное ожидание, в котором находились летчики. Прекрасно понимая, как необходима наступающим мощная авиационная поддержка, они вынуждены были сидеть в самолетах или находиться рядом и ждать. Такое ожидание изматывает людей больше, чем 4–5 боевых вылета.

13 января, в первый день наступления, ударная группировка вклинилась во вражескую оборону на глубину только от двух до семи километров. Весь день шел ожесточенный бой, но прорвать главную полосу обороны не удалось. В авиационных штабах, на полетных картах летчиков все время фиксировалась обстановка, — каждую минуту пилоты ждали команду на вылет, но лететь не пришлось. За весь день наши истребители только трижды ходили на разведку погоды, да две пары сделали по вылету на сопровождение разведчиков.

14 и 15 января в утренние часы держался густой туман. Но к середине дня он рассеивался, и авиация мелкими группами начинала действовать. К этому времени [346] на направлении нашего главного удара противник, видимо, ввел в бой резервы — появились две новые пехотные и одна танковая дивизии. Бои на участке прорыва шли сверхтяжелые, каждый десяток метров продвижения стоил пехотинцам большой крови.

В середине дня 14 января враг силами до двух полков при поддержке 130 танков контратаковал войска 5-й армии. Именно в этот момент несколько улучшилась погода. Штурмовики 1-й гвардейской, бомбардировщики 6-й гвардейской авиадивизий я другие соединения воздушной армии тотчас устремились в тот район, где контратаковал противник. В течение недолгого времени они нанесли несколько мощных ударов по танкам противника, чем существенно ослабили его натиск. Летчики 240-й обеспечивали работу бомбардировщиков и штурмовиков. Немецкие истребители, пользуясь облачностью, пытались им мешать внезапными атаками, но наши бойцы, имеющие уже большой ратный опыт, пресекли все потуги фашистов самым решительным образом.

Старший лейтенант Г. И. Жилкин из 86-го гвардейского авиаполка вел десять «яков», которые сопровождали большую группу «ильюшиных» в район северо-западнее Гумбиннена для отражения танковой атаки. На подходе штурмовиков к цели несколько Ме-109, разбившись на пары, пытались атаковать их. Пара Як-3 из ударной группы — младшие лейтенанты В. П. Фисенко и Р. А. Пивоваров — вступила с «мессерами» в бой. Молодые, но довольно умелые летчики, они связали немецких истребителей боем, а штурмовики под прикрытием других «яков» продолжали свой полет к цели. В разгар боя подошла еще пара ФВ-190, однако Фисенко и Пивоваров, маневрируя и поддерживая друг друга, оттянули гитлеровцев к Гумбиннену и здесь, над городом, каждый из них сбил но «мессершмитту».

В тот же час пара Як-9 из 133-го гвардейского полка, ведомая старшим лейтенантом Д. П. Моцаковым, занималась воздушной разведкой недалеко от Гумбиннена и была атакована группой «фоккеров». Гитлеровцев оказалось больше, и в схватке с двумя советскими истребителями они, вероятно, рассчитывали на легкую победу. Однако через несколько минут на окраину Гумбиннена упал еще один немецкий самолет — на этот раз «фокке-вульф». Его сбил старший лейтенант Д. П. Моцаков, после чего, завершив разведку, наша пара вернулась на свой аэродром. [347]

14 января наземные войска достигли определенного успеха — в частности, была отражена мощная контратака крупных сил противника. Но окончательно главная полоса его обороны была прорвана лишь на третий день наступления, после полудня 15 января. Впервые за эти дни как раз к этому времени заметно улучшилась погода, и авиация нашей армии во взаимодействии с силами 3-й воздушной смогла наконец несколько часов поработать в полную силу. Уже не пятьдесят, не

сто и даже не двести, а 1320 наших самолетов в течение трех часов наносили мощные удары по основным узлам сопротивления и опорным пунктам противника. В результате наши войска завершили прорыв главной полосы вражеской обороны и к исходу 15 января ударная группировка фронта продвинулась на 15 километров. Таким чрезвычайно сложным было начало наступления.

В этих ударах участвовали бомбардировщики полковника Г. А. Чучева и штурмовики полковника С. Д. Пруткова. От них требовалась исключительная точность, поскольку наши наступающие наземные части все время находились в тесном соприкосновении с противником. В течение непрерывного трехсуточного боя очертания переднего края все время резко меняли конфигурацию. В этих условиях 1-я гвардейская штурмовая авиадивизия, когда того требовала обстановка, действовала в полосе всего фронта и была в руках командующего воздушной армией тем средством, с помощью которого наша авиация могла поддержать действия пехоты в любой момент и на любом участке.

Конечно, не только летчики С. Д. Пруткова способствовали развитию наступления. Отлично действовали, например, и воздушные бойцы 277-й штурмовой дивизии. В целом же мастерство наших авиаторов в этот период войны проявлялось как стабильная качественная характеристика работы всех авиасоединений. Ну и, конечно, там, где действовали летчики полковников С. Д. Пруткова и Г. А. Чучева, там были и наши истребители.

16 января все усилия воздушной армии были переключены на обеспечение действий прославленного 2-го гвардейского Тацинского танкового корпуса. Ему было приказано во взаимодействии с войсками 5-й армии генерала Н. И. Крылова прорвать вторую полосу обороны противника.

Это была очень сложная задача, которая, при успешном исходе, во многом способствовала бы дальнейшему [348] разгрому всей восточно-прусской группировки. Дело в том, что вторая полоса обороны территориально занимала срединное положение: здесь, в центре Восточной Пруссии, держалась сильная инстербургская группировка противника, которая перекрывала кратчайший путь к Кенигсбергу и к побережью Балтики. Развивая наступление севернее Гумбиннена в полосе 5-й армии, 2-й гвардейский танковый корпус должен был выйти в тыл инстербургской группировке врага и не дать ей возможности организованно отойти на следующий рубеж — под Кенигсберг. Общая цель на данном этапе была именно такая. В достижении

ее, само собой разумеется, большая роль отводилась авиационной поддержке.

Перед вводом танкового корпуса в прорыв 6-я гвардейская бомбардировочная дивизия в полном составе нанесла удар по основным опорным пунктам второй полосы фашистской обороны. Вслед за пикировщиками полковника Г. А. Чучева удар нанесли еще 342 бомбардировщика 1-й и 3-й воздушных армий. Через три часа после этих ударов 284 бомбардировщика 1-й воздушной армии начали сокрушать опорные пункты третьей полосы обороны гитлеровцев. И снова первыми бомбили летчики полковника Г. А. Чучева.

После первых массированных ударов с воздуха на участке прорыва были разрушены многие оборонительные сооружения, и наши войска взяли важнейшие опорные пункты. Как только части 5-й армии начали прорыв второй полосы обороны, 1-я гвардейская и 277-я штурмовые авиадивизии переключились на непосредственную поддержку танкового корпуса, уничтожая войска и технику противника, противостоящего корпусу. 277-я штурмовая авиадивизия одновременно поддерживала и войска 5-й армии, в полосе которой танковый корпус вводился в прорыв.

Все полки нашей дивизии были одновременно в воздухе, сопровождая бомбардировщиков и штурмовиков. В целом поддержка с воздуха действий 2-го гвардейского танкового корпуса осуществлялась силами пяти бомбардировочных, трех штурмовых и одной истребительной дивизий. Исходя из этого, нетрудно представить, насколько важны были задачи, поставленные перед танкистами и войсками 5-й армии. 240-я авиадивизия здесь не учитывается: я перечислил только тот состав сил, который осуществлял непосредственную поддержку наземных войск. Истребительное соединение, о котором я сказал, — это [349] 130-я авиадивизия, вооруженная новейшими истребителями-бомбардировщиками (одна из опытных машин, созданных в конструкторском бюро А. С. Яковлева). Командовал этой авиадивизией Федор Иванович Шинкаренко. Новые «яки» несли бомбы большого калибра и отличались высокой точностью бомбометания с пикирования. В этот день летчики Ф. И. Шинкаренко уничтожали вражеские войска и технику на третьей полосе обороны.

Всего же 16 января, пользуясь благоприятной погодой, наша авиация произвела 2800 самолето-вылетов, из них около двухсот было на счету 240-й истребительной.

17 января на земле продолжались упорные бои. Снова ухудшилась погода, и авиация действовала лишь мелкими группами. Истребители противника пытались оказывать

противодействие нашим парам и четверкам. Из-за низкой облачности наши группы ходили на малых высотах, и гитлеровские истребители пытались атаковать с бреющего полета. В штаб дивизии, как обычно, шли донесения из полков. Поступило сообщение о воздушном бое, проведенном шестеркой капитана П. К. Лобаса. «Яки» сопровождали 12 «ильюшиных». Когда те возвращались домой, четыре ФВ-190 пытались атаковать их снизу с бреющего полета. Но наши истребители, хорошо изучившие приемы гитлеровцев, своевременно отразили эту атаку, навязали «фоккерам» бой, и младший лейтенант Н. И. Тёпин сбил один из них. П. К. Лобасу «везло» больше, чем другим ведущим: почти не бывало дня, чтобы его группа при вылете на сопровождение не приняла бой. Причем это происходило и в относительно спокойные дни. Другие ведущие в те же дни делали по нескольку вылетов на сопровождение — и обходилось... Но стоило ему повести группу, как среди гитлеровцев тотчас находились охотники испытать судьбу. Это, конечно, случайные совпадения, которые всегда оканчивались — совсем не случайно для противника — плачевно. Я не помню случая, чтобы летчики, которых вел капитан П. К. Лобас, ограничивались только отражением атак. Как правило, при атом один-два немецких истребителя бывали сокрушены. Заключительная фраза донесений, поступавших от его группы, была неизменной: «Наши истребители и штурмовики потерь не имели».

И все же, несмотря на победные боевые донесения, день 17 января стал для дивизии одним из самых тяжелых. Беда пришла с неожиданной стороны: при возвращении с боевого задания над своим аэродромом погиб [350] прекрасный летчик, командир 900-го истребительного авиаполка подполковник Александр Федорович Хотинский.

Подполковник Хотинский привел группу с боевого задания и ходил над аэродромом по кругу на высоте 800 метров. Производили взлет штурмовики, поэтому он ожидал, когда освободится полоса. Штурмовики и сопровождающие их «яки» 900-го полка взлетели, и Хотинский зашел на посадку. Когда он планировал на высоте 20–30 метров, в его самолет сзади неожиданно врезался Ил-2, пилотируемый младшим лейтенантом Н. С. Асташёвым. Младший лейтенант отстал от группы и, догоняя ее, шел по малому кругу над аэродромом на бреющем полете. Это было нарушение неоднократных строгих приказов командующего, запрещавших пролет через аэродром на бреющем. В результате оба пилота погибли.

Нет надобности говорить о том, что командующий издал жесткий приказ и строго наказал руководящий состав

штурмового авиаполка и штурмовой авиадивизии. На войне много тяжелых потерь, и потому во сто крат тяжелее потери ничем не оправданные. Это тяжелое летное происшествие запомнилось ветеранам дивизии на многие годы. День 17 января 1945 года стал черным в 900-м полку и в дивизии.

* * *

К исходу дня 18 января войска фронта прорвали оборону противника на фронте 65 километров и продвинулись в глубину на 20–30 километров. Авиация 1-й и 3-й воздушных армий совершила 10350 (!) самолето-вылетов. Из этого числа около четверти всех вылетов было сделано в ночное время. Всем своим составом в этот день вылетала 6-я гвардейская бомбардировочная авиадивизия и дважды — 1-я гвардейская штурмовая. Наши истребители сопровождали штурмовиков.

Столь активная поддержка авиации сыграла важную роль в прорыве вражеской обороны. Военный совет фронта разослал авиационным частям и соединениям благодарственные телеграммы.

Весь день на главном направлении шли упорнейшие бои. Гитлеровцы предпринимали яростные контратаки, чтобы ликвидировать прорыв. Ожесточение столкнулось с ожесточением, ярость — с яростью, отчаяние — с непреклонной волей наших наступающих частей. Наибольшего успеха добилась в тот день 39-я армия. В полосе ее [351] наступления был введен в прорыв 1-й танковый корпус. Во взаимодействии с ним стрелковые соединения 39-й армии преодолели сопротивление фашистов, оборонявших хорошо укрепленный Ильменхорстский район и продвинулись вперед на 25–30 километров. Это был крупный успех.

* * *

20 января решением командующего фронтом с рубежа реки Инстер (на стыке 39-й и 5-й армий) была введена в сражение 11-я гвардейская, которая до сих пор находилась в составе второго эшелона. Вскоре ее правофланговый 8-й гвардейский корпус во взаимодействии с 1-м танковым обошел инстербургскую группировку противника с запада. А 16-й и 36-й гвардейские стрелковые корпуса этой армии вместе с танкистами 2-го гвардейского танкового корпуса подошли к Инстербургу с севера.

Инстербургская группировка противника, как уже отмечалось, была наиболее крупной в центральной части Восточной Пруссии. Как и следовало ожидать, с развитием нашего наступления заметно повысила свою боевую и разведывательную активность авиация противника. Над полем боя стали появляться группы бомбардировщиков Ю-88 (реже —

Ю-87) и большие группы (от 20 до 60 самолетов) «фокке-вульфов». Люфтваффе пытались сорвать или хотя бы замедлить темп продвижения наших войск. Однако мы сразу обратили внимание на то, что даже при налетах большими группами гитлеровские пилоты испытывают неуверенность и страх, и при первом же их сбитом самолете сбрасывают бомбы куда попало и немедленно пускаются наутек. Точно так же вели себя и истребители.

С вводом в сражение 11-й гвардейской 1-я гвардейская штурмовая и наша 240-я дивизии целиком переключились на поддержку соединений армии. 20 января истребители совершили 216 боевых вылетов на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков. Кроме того, 58 вылетов мы совершили на воздушную разведку. Но в последующие дни, вплоть до 25 января, погода резко ухудшилась. Лишь 26 января на отдельных участках распогодилось, и авиация смогла оказать пехоте кое-какую помощь, но она была в целом мизерной. Летчики нашей дивизии, например, 26 января произвели только 10 вылетов на воздушную разведку. Но уже на следующий день мы совершили 50 вылетов на сопровождение «ильюшиных»; 28 января — [352] 107 вылетов на прикрытие штурмовиков и пикировщиков. В последние дни января — снова ухудшение погоды...

Из этих данных видно, что из-за крайне неустойчивой погоды авиация не всегда могла оказывать поддержку наземным войскам в полную силу. А в те дни, когда мы совершали по нескольку боевых вылетов, каждый из них проходил на пределе возможностей. Как правило, вылетали только лучшие летчики и только в тех случаях, когда на том или ином участке действительно складывалась критическая ситуация. Так было и в последние дни января, когда наши войска подошли к укреплениям внешнего оборонительного обвода города-крепости Кенигсберга. Но в период разгрома инстербургской группировки и продвижения к Кенигсбергу погода в основном была нелетная.

Но даже в пасмурные дни на авиацию возлагалась задача, которую снять с нее никто не мог. Речь идет о воздушной разведке. Ее приходилось вести на предельно малых высотах. По низко летящему самолету, как известно, бьют из всех видов оружия. Это, конечно, приводило к потерям.

Спустя много лет после войны мне попала в архиве на глаза телефонограмма, точнее, запись телефонных разговоров между офицерами штабов воздушной армии и 240-й дивизии. Этот разговор, отрывок (односторонний) из которого я здесь хочу привести, красноречиво характеризует отношение к разведке в те дни.

Штаб армии: «Доложите, как идет выполнение вылетов на разведку? Сколько пар от вас вылетело? Какие районы просматриваются? Командующий 1-й воздушной армией передал: данное вам распоряжение выполнить. Ведение разведки в третьем и четвертом районах вести экипажами от других частей вашего хозяйства, а не разведэкипажами. Отвечайте о ходе выполнения. Доложить в 12.00, 14.00, 16.00».

Отвечать было трудно: погода — из ряда вон плохая. Земля закрыта плотным туманом и низкой облачностью, безопасность полета, даже посадки на аэродром при таких условиях гарантировать невозможно. Но главное — у летчика, который вылетает на разведку, часто практически нет шансов хоть что-нибудь увидеть. А напряжение боев на земле нарастает. Нелетная погода дает противнику дополнительный шанс: он маневрирует резервами, перегруппировывается, контратакует. Без помощи [353] авиации каждое оборонительное сооружение нашим пехотинцам приходится брать с большим напряжением и, конечно, с неоправданными потерями. И на аэродромах обстановка нервозная: летчики понимают, как нужна пехоте их поддержка, а вылететь нельзя. Воздушные разведчики — это тоже авиация, но штаб армии как будто забыл об этом. И снова следуют звонки и малоприятные разговоры.

Штаб армии: «Вчера вы сорвали (погода сорвала! — *Г. З.)* дальнюю разведку перед фронтом, нанесли колоссальный урон оценке обстановки. Командующему 1-й воздушной армией и командованию фронта не дали возможности определить, какие резервы перебрасывает противник на участок прорыва».

«Зимину. Командующий 1-й воздушной армией приказал: сегодня не допустить такого явления. Ваша вина заключается в том, что, сняв с разведки, послав на прикрытие, вы не поставили в известность ни меня, ни штаб. Так работать дальше нельзя. Ваши разведчики работают на фронт, а не в ваших интересах».

Штаб армии: «Командующий 1-й воздушной армией приказал: разведчиков на прикрытие бомбардировщиков не назначать, при отсутствии данных дальней разведки ответственность персонально возложить на Зимина».

...Погода улучшилась в первые дни февраля. К этому времени войска фронта достигли пригородов Кенигсберга. 3 февраля 133-й гвардейский полк сопровождал 65 бомбардировщиков полковника Г. А. Чучева, которые обрушили на опорный пункт Прейсиш-Эйлау более 55 тонн бомб. Такие сосредоточенные удары были очень эффективны и, как правило, активно способствовали продвижению наших войск на подступах к Кенигсбергу.

С выходом к побережью Балтийского моря наша авиация стала наносить удары также по вражеским портам и морским целям. 5 февраля два полка Ил-2 из дивизии полковника С. Д. Пруткова атаковали два вражеских миноносца. Один корабль был поврежден. Истребители 240-й авиадивизии сопровождали штурмовиков. «Ильюшины» теперь все чаще и чаще работали по надводным целям, срывая морские перевозки. В свою очередь авиация противника группами до 60 самолетов пыталась наносить удары по нашим войскам, но безуспешно: они были надежно прикрыты с воздуха.

Неоднократно наши штурмовики и бомбардировщики наносили эффективные удары и по вражеским аэродромам. [354] Задача теперь облегчалась тем, что, теряя территорию, враг лишился и многих аэродромов. На нескольких оставшихся теснилось большое количество авиационной техники. В конце января, например, на аэродромах в районе Кенигсберга было обнаружено до 250 самолетов. Командующий приказал ударить по этим аэродромам силами 6-й гвардейской бомбардировочной и 1-й гвардейской штурмовой авиадивизий. Мы обеспечивали их действия, которые были очень результативными.

Несмотря на ограниченное количество летных дней, мы работали с большим напряжением, особенно инженерно-технический состав. Самолеты довольно часто выходили из строя, главным образом, от огня зенитной артиллерии. Необходимость сопровождать штурмовиков и пикировщиков на малых высотах ограничивала возможности противозенитного маневра и, как следствие, вызывала ощутимые потери. Инженеры и техники работали круглосуточно, тем не менее обстановка складывалась порой чрезвычайная. 20 января, например, в 86-м гвардейском неисправными были 15 машин. Командир полка подполковник Владимир Алексеевич Чистяков и его замполит майор Григорий Терентьевич Мерцалов собрали коммунистов и комсомольцев инженерно-технического состава и со всей откровенностью объяснили им, что обстановка с материальной частью складывается настолько сложная, что это может повлиять на боеспособность части. Это, конечно, прекрасно понимали все в дружном и работоспособном коллективе. Через два дня все самолеты были введены в строй! В этой самоотверженной работе отличились парторг 1-й эскадрильи гвардии техник-лейтенант В. Н. Евсеев, коммунисты гвардии старшие техники-лейтенанты В. А. Котов и В. С. Васин, старшина М. А. Золотов и техник Л. А. Григорьев. Они организовали работу своих подчиненных так, что сложная задача была выполнена в рекордно короткие сроки.

11-я гвардейская армия совместно с частями 5-й армии в

течение трех суток вела бои с инстербургской группировкой противника, в результате чего город Инстербург был взят. Потерпев поражение на реке Инстер, потеряв, кроме того, города Гумбиннен и Тильзит, гитлеровцы начали с боями отходить на рубеж рек Дайме, Прегель и Алле, то есть на основные позиции Хейльсбергского укрепленного района.

Плохая погода затрудняла нашим войскам ориентирование. Но и в этих адских условиях наступление продолжалось [355] днем и ночью, приходилось только удивляться, откуда у людей брались силы.

Войска 11-й гвардейской, выдвинувшиеся клином далеко на запад, находились под угрозой фланговых ударов врага. Несмотря на это, армия должна была продолжать стремительное наступление, форсировать реки Прегель и Алле. Эта задача выполнялась ею во взаимодействии с 1-м и 2-м гвардейским танковыми корпусами. Противник оказывал упорное сопротивление, но, несмотря на это, гвардейцы вплотную подошли к оборонительному рубежу Хейльсбергского укрепленного района и на отдельных участках его прорвали.

24 января 11-я гвардейская армия продвинулась на 16 километров, прорвала важный оборонительный рубеж на реках Дайме, Прегель и Алле на протяжении более 25 километров. Из Кенигсберга противник подбросил сюда до десяти батальонов, но это уже не помогло: все они были разгромлены. В эти дни пехота так нуждалась в авиационной поддержке! Но казалось, что гнусной погоде не будет конца. Обстановка на полетных картах существенно менялась каждый день, а мы по-прежнему сидели на аэродромах...

На Кенигсберг!

Овладев крупными узлами обороны Даркеменом и Ангербургом, войска 3-го Белорусского фронта продолжали наступать в направлении Кенигсберга. Слева, южнее, войска соседнего 2-го Белорусского фронта подошли к Эльбингу и продвигались к заливу Фришес-Хафф. Было очевидно, что скоро вся восточно-прусская фашистская группировка будет полностью отрезана от главных сил германской армии и прижата к морю. Противник уже потерял солидную территорию, но еще располагал значительными резервами живой силы и техники. Продолжали также действовать его морские коммуникации, по которым осуществлялось снабжение войск из центральных районов Германии. Для окончательного разгрома противника в Восточной Пруссии требовалось еще значительное напряжение сил войск нашего фронта.

В конце января они уже находились в пяти-шести километрах

юго-восточнее Кенигсберга. 27 и 28 января погода улучшилась, и наша авиация оказала существенную поддержку наземным войскам. Так, 27 января, когда [356] наступление наземных частей застопорилось у укрепленного населенного пункта Штайнбек, он был все же взят после ударов по нему авиации. Генерал-полковник К. Н. Галицкий, подводя итоги дня, заметил: «...в этот день летчики-штурмовики 1-й гвардейской и 277-й авиадивизий, которыми командовали генерал С. Д. Прутков и полковник Ф. С. Хатминский, очень помогли нашей пехоте»{17}.

Мы же — я говорю о 240-й дивизии — перед тем с большими трудностями провели перебазирование полков, приблизив их к наступающим частям 11-й гвардейской. Поэтому 27 и 28 января мы уже активно участвовали в боевой работе, сопровождая штурмовиков и бомбардировщиков. Наши летчики провели несколько воздушных боев. И на этот раз отличилось звено, которое вел капитан П. К. Лобас. Отражая атаку вражеских истребителей, он и его подчиненные Тёпин и Ткачук сбили три «фокке-вульфа».

28 января дивизии С. Д. Пруткова и Г. А. Чучева, а также части 277-й штурмовой дивизии нанесли удары по основным аэродромам противника, расположенным в районе Кенигсберга. Группы воздушных бойцов 86-го гвардейского авиаполка связывали над вражескими базами немецких истребителей, которые взлетали на отражение налета. В результате этих бомбоштурмовых ударов было уничтожено 65 самолетов противника и до 40 повреждено. В этот день очередной вражеский самолет сбил капитан П. К. Лобас, кроме того, один ФВ-190 был сбит капитаном Н. Ф. Чесноковым и один «хейнкель» — старшим лейтенантом А. И. Калугиным. Всего мы сопроводили 206 штурмовиков, 54 пикировщика и один «бостон».

29 января наши пилоты прикрывали «илы» и «пешки», действовавшие уже по восточной и северной окраинам Кенигсберга. Кроме того, вели разведку в этом районе и над морскими коммуникациями у порта Пиллау. Задачи были сложными: и над Кенигсбергом, и над Пиллау действовать приходилось в зоне мощного зенитного огня.

Части 11-й гвардейской армии стремились выйти к заливу. Это сразу же ухудшило бы положение вражеской кёнигсбергской группировки. А пока этого не случилось, противник мог перебрасывать под Кенигсберг войска с [357] участков, расположенных в полосе наступления войск 2-го Белорусского фронта. 11-я гвардейская опережала левого соседа, и на стыке фронтов, километрах в двадцати юго-западнее города, гитлеровцы накапливали войска, угрожая левому флангу армии.

Учитывая это, наше командование усилило фланг 11-й гвардейской, перебросив туда 36-й гвардейский стрелковый корпус генерала П. К. Кошевого. Ему пришлось вступить в бой сразу же после ночной рокировки. Правый фланг армии тем временем подошел к форту «Понарт», который прикрывал город с южной стороны. Толщина его стен была от одного до трех метров. Укрепление было насыщено огневыми точками и имело надежную связь с другими фортами. Подступы к нему прикрывал ров шириной 25 и глубиной до 7 метров. Запас боеприпасов и продовольствия там был рассчитан на месяц полной блокады.

И все-таки ночью форт был взят. До 200 солдат и офицеров взяли пленными. В качестве трофеев нашим частям достались орудия калибров 210 и 280 мм, десятки пулеметов, большие запасы боеприпасов и продовольствия.

Войска продвинулись вперед, перерезав шоссе Бранденбург — Кенигсберг. Впереди был залив. Столица прусского милитаризма была охвачена нашими войсками с севера и с юга. Бои там шли с исключительной ожесточенностью.

29 января можно считать важнейшим днем в развитии операции. Еще ночью 26-я гвардейская стрелковая дивизия из корпуса генерала П. К. Кошевого, прикрыв фланг армии, с боями вышла к заливу Фришес-Хафф. Кёнигсбергская группировка противника оказалась отрезанной от остальных войск, находящихся как севернее, так и южнее города. В этот день истребители нашей дивизии сопроводили около двухсот штурмовиков и пикировщиков и выполнили 14 вылетов на воздушную разведку.

Как уже понимает читатель, погода в течение всей операции играла исключительно важную роль, поскольку авиация фронта располагала крупными силами. В те дни когда атмосферные условия позволяли ей действовать активно, наземные войска добивались ощутимых успехов. И наоборот: если воздушная армия оставалась на приколе или работала ограниченно, у противника сразу [358] появлялась возможность серьезных контратак. И он такой возможности не упускал.

30 января события развивались драматично. Еще вечером накануне погода испортилась, и на следующий день самолеты подняться в воздух не смогли. Гитлеровцы после короткой и сильной артподготовки крупными силами перешли в контрнаступление из района Кенигсберга с целью деблокировать крепость. В контрударе участвовало до пяти полков пехоты при поддержке 100 танков и штурмовых орудий. Он наносился в юго-западном направлении. Одновременно из района Бранденбург, Варгиттенен встречный удар нанесла не менее сильная

группировка, которую фашисты создали на левом фланге (в стыке между 2-м и 3-м Белорусскими фронтами). Там он наносился силами пехотной дивизии и моторизованной дивизии «Великая Германия» при более чем 100 танках и штурмовых орудиях. Оба сходящихся удара были нацелены на измотанные, продвигавшиеся с непрерывными боями части 11-й гвардейской армии. Бранденбургская группировка всей своей силой обрушилась на 36-й гвардейский стрелковый корпус генерала П. К. Кошевого.

Итог дня 30 января был тяжелым. Кёнигсбергской группировке удалось соединиться с войсками, расположенными южнее. Этого, безусловно, не произошло, если бы могла действовать наша авиация. Понеся в прошедших боях тяжелые потери, 11-я гвардейская не имела сил для дальнейшего наступления. Требовалась оперативная пауза. При выравнивании линии фронта пришлось отдать противнику форт «Понарт», а спустя несколько недель, перед штурмом Кенигсберга, снова брать его.

240-я дивизия в январе совершила 1690 боевых самолето-вылетов. Сопровождено было без потерь 2616 штурмовиков и пикировщиков. Необходимо учесть, что за весь месяц было только 8 погожих и 10 ограниченно летных дней. В воздушных боях было сбито 20 самолетов противника, из которых по три самолета сбили капитан П. К. Лобас и младший лейтенант Н. И. Тёпин. Еще 12 вражеских самолетов наши летчики уничтожили на земле. У нас в январе с боевого задания не вернулся один летчик — младший лейтенант Н. З. Головченко.

* * *

В феврале погода оставалась неустойчивой. По-прежнему было много нелетных и ограниченно летных дней. [359]

Между тем бои на земле продолжались, и каждый день с утра пехотинцы, конечно, с надеждой поглядывали в небо: помощь нашей авиации им была нужна сейчас позарез.

В течение трех первых дней месяца части 16-го гвардейского стрелкового корпуса, поддержанные танками тацинцев и 43-й отдельной танковой бригады, прорвались к побережью залива. Противник организовал ряд контратак, но все они были отбиты.

Как и раньше, наша авиация использовала любую возможность для боевых вылетов. Бывало, погода улучшалась всего на два-три часа, и тогда в это «окно» устремлялись десятки и сотни самолетов. 3 февраля, например, наша дивизия прикрывала 192 штурмовика и 54 бомбардировщика, причем «илы» и «пешки» действовали мелкими группами. Я в этот день дважды вылетал на сопровождение Ил-2 и позже, докладывая

обстановку непосредственно командующему воздушной армией, подчеркнул, что в таких сложных метеоусловиях летчики действуют на пределе своих возможностей и что вылетать на боевые задания могут только самые опытные и самые подготовленные экипажи.

Между тем гитлеровцы предприняли решительную попытку вернуть себе шоссе Кенигсберг — Бранденбург. Периодически сильные бои в районе шоссе велись до 11 февраля. К этому дню наши части закрепились настолько основательно, что до самого конца марта положение уже не менялось. Дальнейшие попытки фашистов деблокировать шоссе были безуспешны.

С 6 по 10 февраля, когда шли эти бои за магистраль, авиация не действовала. Только во второй половине дня 11 февраля мы сопроводили 14 мелких групп Ил-2 — всего 83 самолета — и при проводке штурмовиков провели два воздушных боя. В одном из них гвардии младший лейтенант Н. И. Тёпин поджег один «фокке-вульф» и второй подбил.

12 февраля противник, истощенный огромными потерями, прекратил атаки. 3-я танковая армия гитлеровцев пробиться к Кенигсбергу не смогла.

В чрезвычайно тяжелые по метеоусловиям дни я получил распоряжение на разведку, где пунктом первым стояло: «Вскрыть танковую группировку противника, места сосредоточения и передвижения... особенно в районах: Бранденбург, Хермсдорф, Цинтен, Розиттен, Кандиттен, Айхальц, Вузеп, Базен, Линденау, Лихтенау». [360]

Эта группировка была расположена юго-западнее Кенигсберга перед левым флангом 11-й гвардейской армии. В том же распоряжении ставилась задача разведать аэродромы противника Пиллау, Хайлигенбайль, Браунсберг, Мельзак, осуществив 20 самолето-вылетов. Однако в течение трех дней — с 12 по 14 февраля — нам удалось произвести только 6 вылетов на разведку. Каждый такой вылет мог бы стать предметом отдельного повествования — дело ведь происходило в нелетные дни.

Под Кенигсбергом наступило наконец затишье. 11-я гвардейская армия к этому времени полностью исчерпала свои наступательные возможности. Теперь ей предстоял период серьезной подготовки к следующему этапу: штурму крепости.

* * *

После того как 11-я гвардейская армия достигла окраин Кенигсберга и вышла к заливу, судьба восточно-прусской группировки была предрешена. Однако в течение второй половины февраля и всего марта на других участках фронта продолжались бои. В первую очередь было решено уничтожить

хейльсбергскую группировку — наиболее крупную из уцелевших. Основные усилия авиации фронта в тот период были направлены на разрушение мощных оборонительных сооружений Хейльсбергского укрепленного района.

К 18 февраля наши войска сумели продвинуться в глубь района почти на 60 километров и сократить территорию, на которой оборонялись свыше 20 вражеских дивизий, почти вдвое. Большего в тот период сделать не удалось: требовалось перегруппировать силы и подготовиться для завершающего удара. Подготовка проходила с 22 февраля по 12 марта. Авиация продолжала уничтожать с воздуха войска и технику противника, но теперь мы много внимания и сил уделяли также ударам по морским коммуникациям противника. Водные пути оставались единственными, по которым осуществлялось снабжение остатков восточно-прусской группировки из центральных районов Германии.

В тот период войска фронта понесли большую утрату: осколком вражеского снаряда был смертельно ранен генерал армии Иван Данилович Черняховский. Траурный кортеж автомобилей доставил тело командующего фронтом в Каунас. Нашей дивизии была поставлена почетная и скорбная задача обеспечить непрерывным патрулированием [361] сопровождение этого кортежа. Впоследствии в память о выдающемся полководце город Инстербург был переименован в Черняховск.

Войска продолжали готовиться к наступлению. Сначала намечалось разгромить земландскую группировку, чтобы высвободить достаточно сил для штурма Кенигсберга. Однако противник нас упредил. 19 февраля гитлеровцы нанесли два сильных встречных удара по частям 39-й армии с целью деблокировать Кенигсберг. Один удар наносился из города, другой — со стороны Земландского полуострова. Ожесточенные бои шли трое суток. Немцам удалось пробить коридор, соединивший гарнизон Кенигсберга с земландской группировкой. 39-я армия понесла серьезные потери и без пополнений участвовать в намеченном штурме не могла. Командующим 3-м Белорусским фронтом был назначен Маршал Советского Союза А. М. Василевский.

24 февраля 1-й Прибалтийский фронт, преобразованный в Земландскую группу войск, вошел в состав сил 3-го Белорусского фронта.

На новом этапе было решено в первую очередь разгромить кёнигсбергскую группировку и овладеть Кенигсбергом, а после этого уничтожить войска противника на Земландском полуострове. Для успешного решения этой задачи общевойсковые

армии пополнялись личным составом, танками, самоходными орудиями. К участию в предстоящей операции привлекались 1-я и 3-я воздушные армии и 6-й бомбардировочный авиакорпус.

240-я истребительная, несмотря на большое количество нелетных дней, в феврале произвела 1543 боевых вылета, при этом было сопровождено 1584 штурмовика и 834 бомбардировщика. Летчики дивизии провели 25 воздушных боев, сбили 8 самолетов противника, потеряв 3 экипажа.

В феврале у нас проходил свой дивизионный праздник: за боевые успехи дивизия была награждена орденом Суворова II степени. Соединение стало дважды орденоносным. Группа летчиков дивизии была удостоена орденов. Среди отмеченных орденом Красного Знамени ветеран дивизии Герой Советского Союза майор А. Н. Деркач и молодой летчик Н. И. Тёпин.

* * *

13 марта наши наземные войска при массированных ударах артиллерии и авиации по вражеской группировке, [362] прижатой к заливу юго-западнее Кенигсберга, полностью завершили ее окружение. Наши летчики прикрывали бомбардировщиков и штурмовиков, уничтожали живую силу, технику и плавсредства противника в портах, у причалов, в заливе Фришес-Хафф и вели воздушную разведку. Но вскоре снова подвела погода, и в первые дни наступления пехота и танки без помощи с воздуха смогли продвинуться лишь на 4–10 километров. Через несколько дней распогодилось, и 18 марта в небе было уже много авиационных групп.

В этот день эскадрилья 900-го авиаполка в составе восьми самолетов Як-9 сопровождала восемь «ильюшиных» в район Першкен. Одно наше звено (пары лейтенантов Ф. Г. Ткаченко и Г. М. Пренько) обеспечивало непосредственное сопровождение, другое, которое возглавлял ведущий всей эскадрильи капитан П. Я. Головачев, составляло ударную группу. Когда штурмовики построились в круг и приступили к работе, Головачев увидел восемь Ме-109. Они шли к заливу Фришес-Хафф, но, заметив нашу восьмерку, развернулись и с полупереворота попарно бросились на «илы». По тому, как четко они выполнили маневр, по той согласованности действий, которую показали, занимая исходное положение для боя, по решимости — они ведь видели, что цели опекаются истребителями, — наконец, по тому, что одна пара «мессеров» осталась на прежней высоте как резерв — по всем этим признакам капитану Головачеву стало ясно, что вражеские летчики хорошо подготовлены и бой с ними предстоит нелегкий.

Атаки первых двух пар Ме-109 звено непосредственного прикрытия отразило своевременно. Увидев это, капитан

Головачев ударил по третьей паре и с дистанции 50 метров поджег «мессершмитт». Оставляя шлейф дыма, тот врезался в землю. Между тем первая пара Ме-109 повторила атаку, но уже не по штурмовикам. Их целью стал лейтенант Ткаченко, который, отразив первый наскок «мессеров», ненадолго потерял их из виду. Эта невнимательность тут же обернулась бедой — самолет лейтенанта был подбит. Спас товарища лейтенант Г. М. Пренько: на лобовой атаке он поджег Ме-109, который намеревался добить самолет Ткаченко. Потеряв две машины, немцы вышли из боя.

В тот же день в районе Бладиау восьмерка Як-3 86-го гвардейского авиаполка вела бой, прикрывая дюжину «ильюшиных». Началось с того, что ведущий группы [363] теперь уже майор П. К. Лобас заметил два Ме-109, которые, прикрываясь дымкой, заходили со стороны моря с явным намерением атаковать «илы». Пара Лобаса отбилась от них. «Мессеры» отвернули и пошли в сторону моря. Было похоже на то, что немецкие летчики смирились с неудачей. Других самолетов противника поблизости не было видно, и ведомый П. К. Лобаса лейтенант Н. И. Тёпин атаковал уходящие Ме-109. Вслед за ними Тёпин вошел в дымку, потерял ведущего и был внезапно атакован четырьмя «фоккерами». Чудом выйдя из-под удара, лейтенант понял, что те два «мессера» неслучайно так спокойно и как бы неосмотрительно уходили: они, конечно, знали, что будут прикрыты сверху «фоккерами».

Уходя от атакующих его ФВ-190, Тёпин, который чуть было не попался в ловушку, круто спикировал и оказался в хвосте у одного из «мессершмиттов». Он открыл огонь с короткой дистанции, но проследить за результатом стрельбы не смог: мешала дымка, и надо было поспешить назад — в погоне за фашистом он довольно далеко оторвался от группы.

Тем временем над целью, которую обрабатывали Ил-2, события развивались своим чередом. Огнем зенитной артиллерии был подбит самолет майора П. К. Лобаса. Он передал командование группой своему заместителю и стал уходить на восток. Когда майор находился уже над территорией, занятой нашими войсками, в его машину попал еще один зенитный снаряд. Мотор «яка» загорелся, и П. К. Лобас покинул машину. Лейтенант Тёпин вернулся в тот момент, когда над ведущим раскрылся купол парашюта. Он прикрывал командира до самого его приземления.

Заместитель майора Лобаса старший лейтенант С. П. Борейко в это время отбивал атаку двух «мессеров», которые, как и первая пара, подошли со стороны моря на малой высоте и намеревались ударить по Ил-2 снизу. Когда эта попытка была пресечена,

лейтенант И. К. Ткачук на преследовании вскоре тремя очередями сбил один Ме-109. Тот упал в залив, лед проломился, и машина затонула. После этого гитлеровцы прекратили попытки атаковать. Ил-2, закончив работу, вернулись на свой аэродром.

Эти бои показали, что враг располагает небольшими силами и использует их достаточно расчетливо. Смешанные группы истребителей у него использовались с разделением обязанностей; маневренные Ме-109 предназначались [364] для того, чтобы связывать боем наших истребителей сопровождения, а «фоккеры», имевшие сильное пушечное вооружение, — для борьбы с Ил-2. Дрались немцы активно, даже принимали лобовые атаки. Потом, когда бои участились, мы установили, что имеем дело с летчиками известной немецкой 51-й эскадры «Мельдерс». К весне 1945 года это соединение, в котором некогда был собран цвет германской истребительной авиации, уже потеряло многих известных асов, но тем не менее до конца войны летчики в нем были сильные, и с этим приходилось считаться. Со всей ответственностью могу сказать, что после сражений сорок третьего года в массе своей наши летчики-истребители по всем статьям превосходили немецких, но, несмотря на это, в боях с эскадрой «Мельдерс» требовалась удвоенная осмотрительность.

18 марта летчики нашей дивизии произвели 241 боевой вылет, сопроводили 162 бомбардировщика и 198 штурмовиков. В пяти воздушных боях они сбили 5 вражеских самолетов.

В целом наша авиация в этот день совершила 2520 самолето-вылетов, что, по оценке маршала А. М. Василевского, заставило дрогнуть противника и повлияло на стойкость его обороны.

Неделя с 18 по 25 марта, несмотря на то что в ней были нелетные и ограниченно летные дни, оказалась для авиации напряженной. Сам я не раз летал в этот период. 22 марта сделал два вылета: один с бомбардировщиками, другой со штурмовиками. С большим удовлетворением наблюдал эффективную работу как пикировщиков, так и «ильюшиных». Не было у меня никаких претензий и к моим боевым друзьям, которые действовали расчетливо и смело.

24 марта группа летчиков 900-го авиаполка повстречала в воздухе целый «кортеж»: шли четыре вражеских трехмоторных транспортных самолета под охраной «мессершмиттов» и «фокке-вульфов». Наших истребителей было почти вдвое меньше, чем их.

Потом летчики строили догадки: что вывозили гитлеровцы на этих транспортниках? Самолетами, да еще и под такой охраной, перебрасывалось обычно у них что-то ценное. А может быть, летели какие-то высокие чины — в те дни выбраться из Восточной Пруссии они могли либо воздушным, либо морским путем. И то и

другое было опасной затеей. [365]

Короче говоря, произошел воздушный бой, в котором майор Л. Т. Бражников и лейтенант В. А. Волков сбили два транспортных самолета из четырех. Какой они имели груз, летчики, естественно, так и не узнали.

День 25 марта был памятным для участников операции. 25 марта был взят город Хайлигенбайль — центр Хейльсбергского укрепленного района, последний опорный пункт обороны противника в восточно-прусском котле. За день наша дивизия произвела 254 боевых вылета, сопроводив 160 Ил-2. «Ильюшины» действовали по окруженной группировке и по плавсредствам в заливе Фришес-Хафф. Истребители тоже активно участвовали в штурмовых действиях, совершив 107 вылетов на подавление живой силы и техники врага.

Залив Фришес-Хафф в те дни был в центре внимания командиров всех рангов. Теряя последние квадратные километры территории побережья, остатки хейльсбергской группировки начали переправляться через залив на косу Фришес-Нерунг. Эта песчаная гряда, протянувшаяся к югу на много десятков, километров, была единственным клочком суши, на который еще могли отойти остатки прижатых к морю гитлеровцев. Через залив шли важнейшие коммуникации, по которым еще кое-как снабжались немецкие войска. С 18 по 25 марта сотни бомбардировщиков неоднократно наносили удары по порту Розенберг. По показаниям пленных, в последние дни из-за действий нашей авиации эвакуация через Розенберг была почти невозможна. В ночь на 26 марта порт был взят войсками 28-й армии. Военный совет армии отметил, что «захват порта Розенберг есть заслуга авиации». В те же дни мощные удары с воздуха наносились и по порту Пиллау.

Войска, отличившиеся при взятии Хайлигенбайля, 25 марта были отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего. В числе отличившихся была названа и наша 240-я дивизия. При взятии Хайлигенбайля более 7 тысяч гитлеровских солдат и офицеров попали в плен.

* * *

Утром 26 марта в паре с майором В. И. Скупченко я вылетел вместе с одной из первых групп штурмовиков. Сопровождение осуществлялось шестеркой истребителей: пара Як-9 — непосредственное сопровождение, пара — прикрытие, третья пара — я и Скупченко — ударная группа. Мы шли метров на 400–500 выше боевого порядка. [366] Боевая задача — штурмовать плавсредства в заливе.

Когда подошли к цели, я увидел впечатляющую картину.

Весь залив был забит небольшими судами, баржами, катерами, гребными лодками, плотами, сбитыми из бревен, сорванных дверей, бочек и всякого другого материала, способного держаться на плаву. Казалось, какой-то шквал вымел все это с прибрежной полосы на воду. Плавсредств было так много, что с первого взгляда трудно было определить, движутся ли они в определенном направлении или просто болтаются на поверхности акватории. Однако, если присмотреться, можно было сделать однозначный вывод: все, что находится в заливе, медленно ли, быстро, но стремится удалиться от берега к спасительной косе. Спасения на зыбкой водной поверхности гитлеровцам не было: над ней господствовала наша авиация.

В центре акватории болтался боевой корабль типа сторожевика. Вероятно, он шел на малых оборотах — кильватерной струи видно не было, поэтому казалось, что посудина не движется. Судя по всему, сторожевик использовался в качестве плавучей зенитной батареи. В воздухе я заметил 12 немецких истребителей Ме-109 и ФВ-190. Они барражировали звеньями на разных высотах. В местах погрузки войск и на косе Фришес-Нерунг просматривались скопления гитлеровцев, боевой техники и переправочных средств.

«Илы» действовали в основном по кораблю, с которого велся сильный зенитный огонь, и по баржам. А наши истребители, учитывая присутствие в воздухе противника, штурмовали попарно, обстреливая лодки и плоты. Часть боезапаса я приказал сохранить на случай воздушного боя.

Отработав, «ильюшины» легли на обратный курс. Когда вся наша группа удалилась от берега уже на значительное расстояние, нас внезапно атаковали восемь «фокке-вульфов». Одно их звено пыталось ударить по штурмовикам, но было встречено группой прикрытия, сорвавшей атаку. Другое объектом атаки выбрало нашу пару — меня и Скупченко. Так как я этих гитлеровцев видел, то внезапной атаки у «фоккеров» не получилось. Энергичным маневром мы вышли из-под удара и сразу же звеном завязали бой со всеми восемью «фокке-вульфами». Третья наша пара повела «илы» дальше. [367]

Имея двойное превосходство в силах, гитлеровцы не только приняли бой, но и весьма настырно и умело его вели. В течение десяти минут положение в воздухе оставалось напряженным. Наконец в одной из атак длинной очередью мне удалось подбить один «фокке-вульф». Он задымил и, теряя высоту, пошел к земле. Место падения ни я, ни мои летчики зафиксировать не смогли: бой продолжался с прежним ожесточением. Но вдруг гитлеровцы, как по команде, прекратили атаки и со снижением организованно

вышли из боя. Я сразу решил, что подбитый мною «фоккер» упал: в ту пору немцы часто дрались до первого потерянного самолета. Обычно, как только они теряли машину, сразу уходили. Иногда им, конечно, приходилось драться и после этого, но, как правило, делали это они не по своей воле: наши летчики стремились не оставлять им шансов для спасения. Поэтому, когда на этот раз они вышли из боя, я сразу понял, что ФВ-190 сбит. Это тут же подтвердили летчики другой нашей группы, которые в тот момент приближались к нам.

С задания мы вернулись без потерь. Находясь под сильным впечатлением от всего того, что я видел над заливом, я тут же доложил об этом Т. Т. Хрюкину и высказал мысль о целесообразности перенацелить туда как можно больше авиационных групп. Командующий ответил, что он подумает, но тут же приказал мне немедленно выезжать к заливу с радиостанцией. «Используйте с наибольшим напряжением истребителей своей дивизии», — сказал Тимофей Тимофеевич. При этом он предупредил, что плановые задачи должны выполняться своим чередом.

Таким образом, моя инициатива привела к тому, что объем боевой работы, возложенный на дивизию, резко возрос. Я прикинул, во что обойдется возня с переброской радиостанции, и сказал командующему, что слишком много времени будет упущено. Нельзя ли, дескать, там на месте временно использовать чью-нибудь радиостанцию? Командующий разрешил воспользоваться радиостанцией воздушной армии, которая находилась в указанном районе.

— Вылетайте! — решительно закончил разговор Т. Т. Хрюкин. — Свою радиостанцию немедленно отправьте в тот же пункт.

Я отдал начальнику штаба распоряжение посылать в указанный район все свободные самолеты полков мелкими группами — там они будут получать от меня указания [368] по радио. Группы было решено посылать непрерывно с интервалом 10 минут, а радиостанцию отправить немедленно.

После этого я вылетел и пошел к заливу на бреющем.

Меня встречал офицер связи, который доложил, что радиостанция — в моем распоряжении и что он готов к работе.

Посадочная площадка — обычное поле — упиралась прямо в залив. Если говорить точнее, то располагалась она на небольшом мысу, который был вздернут над акваторией, как нос большого корабля. Вид на залив отсюда открывался превосходный. Все было видно как на ладони. На удалении 7–10 километров четко просматривалась и коса Фришес-Нерунг — вожделенный берег,

куда устремились с побережья недобитые гитлеровцы. Слева от меня, в заливе, в этот час выделялось большое скопление плавсредств. В воздухе находилось звено истребителей противника. Сторожевого корабля уже не было.

Радиостанцию поставили на кромке мыса — отсюда обзор был наилучший. Появилась наша первая четверка, ведущий доложил о прибытии. Я предупредил летчиков о том, что в воздухе находится звено вражеских истребителей, и, зная, что по крупным плавсредствам действуют штурмовики, поставил им задачу бить по плотам и лодкам. Прицеливаться, сказал я, надо поточнее и огонь вести с коротких дистанций.

Так началась наша работа над заливом.

Летчики точно выполняли мои указания, и тут был обнаружен любопытный эффект: нервы у фашистов совсем сдали — как только они видели пикирующий истребитель, то, не дожидаясь очереди из пушек, начинали прыгать в ледяную воду. Причем прыгали не только с того плота или лодки, куда нацеливался летчик, но и с соседних. Поэтому при каждом заходе нашего самолета в воде оказывалось много фрицев. А шансов благополучно выбраться из ледяной купели было уже ничтожно мало. Думаю, что не одна сотня фашистов пошла ко дну в те часы. Для экономии боеприпасов я приказал чередовать боевые заходы с холостыми. Эффект от таких заходов был тот же: десятки гитлеровских солдат и офицеров прыгали в ледяную воду и шли на дно.

Не успела отштурмовать первая группа, подошла шестерка Як-9. Ведущий попросил разрешения обстрелять баржу, которая была нагружена ящиками (очевидно, с боеприпасами) и шла к нашему берегу. Я дал разрешение [369] и после третьего захода на барже стали рваться снаряды, затем последовал сильнейший взрыв, и посудина тут же пошла ко дну.

Подходили группы Ил-2, били по кораблям, небольшим транспортам и баржам, стоявшим под погрузкой. Все время чередовались наши истребители. В результате часа через три акватория была частично очищена от плавсредств. Тогда я переключил действия летчиков на прибрежные участки, где были места погрузки и выгрузки На нескольких, небольших пятачках побережья отчаянно оборонялись последние пехотные части хейльсбергской группировки, стараясь выиграть время и дать возможность остаткам войск хоть на сорванных с петель дверях удрать через залив на косу.

Немецкие истребители ходили мелкими группами, вступить в борьбу с нашими не решались, но пытались подбираться к «горбатым» после того, как те, ударив по цели, уходили от нее. Об

этой тактике противника я предупреждал каждую нашу группу.

В течение нескольких часов интенсивных действий над заливом мы нанесли противнику такой урон, что вынудили его прекратить переправу. Не замечалось его скоплений и в местах погрузки.

Но на этом выполнение нашей задачи не завершалось. В середине дня я получил по радио приказ командующего перебазироваться километров на пять-шесть севернее мыса. Там неподалеку находился один из последних плацдармов противника, и теперь он оттуда пытался наладить переправу через залив.

Наши летчики от успешных действий в первой половине дня вошли в такой азарт, что очень эффективно действовали и над новым районом. Из 311 боевых вылетов, которые они совершили в этот день, 238 пришлось на штурмовки — небывалое количество! Громили не только плавсредства в заливе, но и наземные цели. Было уничтожено 5 барж с боеприпасами и другими грузами, много лодок и плотов, 68 автомашин. По самым скромным подсчетам, гитлеровцы потеряли 500 солдат и офицеров, хотя я уверен, что их было гораздо больше: мы не могли подсчитать десятки и сотни фашистов, которые ныряли — и не по одному разу — в ледяную воду. Не сомневаюсь, что многие из них не вынырнули... Кроме этого, летчики дивизии сопроводили 26 марта 252 штурмовика и 65 бомбардировщиков. [370]

На следующий день мы продолжали выполнять те же задачи. Основное наше внимание по-прежнему было приковано к заливу Фришес-Хафф. Противник возобновил переправу с южного плацдарма, и нам срочно пришлось перебазироваться на прежнее место — на знакомый мыс. С утра продолжалась работа, которую мы начали накануне. Разница заключалась лишь в том, что теперь немецких истребителей над заливом не было вообще, а плавсредств стало больше, чем накануне. Несмотря на большие потери, фашисты продолжали искать здесь шанс на спасение, поскольку на плацдарме — это им уже было ясно! — ни одного такого шанса на это у них не оставалось.

Во второй половине дня заметно ухудшилась погода. Тем не менее мы успели выполнить 162 боевых вылета на штурмовки, уничтожили 8 барж, 14 лодок, 1 катер, 29 автомашин и около 400 гитлеровцев. Кроме этого, было сопровождено 258 «ильюшиных» и 55 «Петляковых», 26 раз проводилась воздушная разведка.

Вечер выдался совершенно ненастным, и с разрешения командующего мы убыли в штаб дивизии.

В последующие дни враг прилагал невероятные усилия к

тому, чтобы продержаться еще некоторое время и эвакуировать морем остатки хейльсбергской группировки, но нарастающие удары наших соединений сорвали эти планы. 29 марта здесь все было кончено. За полмесяца боев (с 13 по 29 марта) гитлеровцы потеряли 88 тысяч убитыми, свыше 50 тысяч пленными. Войсками фронта было захвачено 128 самолетов, 605 танков и самоходных орудий, свыше 3500 полевых орудий, 1440 минометов, 6447 пулеметов, 568 бронетранспортеров, 247 радиостанций, 232 паровоза, 7673 железнодорожных вагона, много складов с боеприпасами, вооружением, продовольствием и другим имуществом.

В успех этой операции большой вклад внесла авиация. Во второй половине марта соединения 1-й и 3-й воздушных армий совершили свыше 20 тысяч самолето-вылетов. В отдельные дни (например, 25, 26 и 27 марта) их осуществлялось по 5 тысяч и более.

Ликвидация большой группировки войск противника юго-западнее Кенигсберга была отмечена в приказе Верховного Главнокомандующего. В числе отличившихся соединений 240-я истребительная авиадивизия получила еще одну благодарность. [371]

К концу марта штаб нашей дивизии подвел общие итоги боевой работы за месяц.

Всего был произведен 2671 боевой вылет, в том числе на сопровождение Ил-2–1078, бомбардировщиков — 725. На штурмовку морских и наземных целей наши летчики сделали 355 вылетов. Остальные действия приходились, главным образом, на воздушную разведку и сопровождение воздушных разведчиков. За месяц пилоты провели 21 воздушный бой и сбили 16 самолетов противника. Любопытно, что при этом с нашей стороны в боях участвовала 81 машина (Як-3 и Як-9), а со стороны врага — 151 («мессершмитты» и «фокке-вульфы»). Значит, при безраздельном господстве нашей авиации бои мы вели все-таки в численном меньшинстве. Этот цифровой парадокс — следствие все той же устаревшей тактики сопровождения, о которой уже говорилось раньше. Конечно же, наши летчики в массе были зрелыми мастерами воздушного боя, а у немцев хороших летчиков уже было меньше; конечно же, противник — особенно в воздухе — давно был деморализован, сломлен и лишен каких бы то ни было перспектив; конечно, общая обстановка на фронтах с каждым днем все более и более ощутимо приближала окончательную развязку — всего этого нельзя не учитывать. Но тем не менее, а может быть, именно поэтому удивительным парадоксом выглядит тот факт, что за месяц с небольшим до победы мы часто вели

воздушные бои в численном меньшинстве!

За истекший месяц мы потеряли 6 самолетов, причем только один летчик был сбит в воздушном бою. Остальные потери мы понесли от зенитного огня, работая со штурмовиками на малых высотах и во время штурмовок. Среди полков дивизии лучших результатов в марте добился 86-й гвардейский.

На фоне общей напряженной деятельности инженерно-технического состава в тот период выделялась работа инженеров, техников и механиков 900-го полка. Он имел сильно изношенную материальную часть. На некоторых самолетах уже сменили по 5–6 двигателей. Все машины имели большой налет, много раз ремонтировались, неоднократно были повреждены в воздушных боях и зенитным огнем. Между тем считанные дни оставались до штурма Кенигсберга. Перед инженерно-техническим составом части была поставлена задача к штурму полностью восстановить материальную часть. И она была выполнена в ходе непрерывной трехсуточной работы. [372]

Во второй половине марта в один из нелетных дней в армии провели армейскую летно-тактическую конференцию. Предварительно мы провели конференцию в дивизии. В штаб армии от нашей дивизии были приглашены лучшие асы-охотники. Выступали командиры эскадрилий Алексей Николаевич Деркач и Петр Калинкович Лобас. Подводя итоги конференции, командующий воздушной армией генерал Т. Т. Хрюкин отметил содержательные выступления наших летчиков.

На аэродроме Растенбург была организована выставка боевых самолетов 1-й воздушной, на которых после сильных повреждений летчики благодаря личному мастерству сумели вернуться на свои аэродромы. Среди этих машин был и обгоревший, черный «як» старшего лейтенанта Д. П. Моцакова. Этот самолет с большими камнями, врезавшимися в плоскости, привлекал всеобщее внимание видавших виды боевых летчиков.

Накануне

В конце марта, после ликвидации крупной хейльсбергской группировки, войска фронта начали готовиться к штурму Кенигсберга. Его гарнизон вместе с кадровыми дивизиями, формированиями фольксштурма и группой войск на Земландском полуострове насчитывал до 130 тысяч человек, до 4 тысяч орудий и минометов, 108 танков и штурмовых орудий. На аэродромах Земландского полуострова базировалось до 170 самолетов.

Предстоящий штурм города являлся чрезвычайно сложной задачей. Кенигсберг был идеально подготовлен к обороне. Все здесь рассчитывалось на длительное сопротивление в условиях полной изоляции. За всю войну — об этом можно говорить с

полной уверенностью — наши войска не встречали таких укреплений, какие были возведены вокруг города и в его черте.

Местность на подступах к крепости представляла собой равнину с небольшими пологими возвышенностями.

Значительным препятствием была река Прегель. До центра города она течет двумя рукавами, ширина их от 60 до 100 метров, глубина 9–20 метров. Здания вдоль набережных позволяли создать укрепленные полосы.

Основу системы обороны города составляли три позиции. Первая — протяженностью 50 километров — проходила в 6–8 километрах от центра и включала 2–3, а [373] местами и больше траншей, связанных между собой ходами сообщения. На первой позиции было 15 старых и новых фортов. На внешней полосе обороны — более 300 прочных убежищ и других оборонительных сооружений{18}. Первая позиция имела противотанковый ров шириной 6–8 метров, эскарпы и надолбы. Протяженность рвов была более 50, эскарпов — до 10 километров. Повсюду были проволочные заграждения и минные поля.

Вторая позиция — протяженностью траншей около 80 километров — проходила по окраинам Кенигсберга и имела 38 дотов, 25 дзотов и 214 других убежищ. Все улицы пересекали баррикады, на перекрестках были построены доты, а подступы к городу заминированы.

Третья позиция проходила в центральной части города. Там было 9 старых фортов и цитадель, рассчитанная на большой гарнизон.

В Кенигсберге к обороне было подготовлено до 600 крупных зданий и даже замки, дворцы. В районе города противник установил до 35 тысяч противотанковых и свыше 100 тысяч противопехотных мин.

Основой противовоздушной обороны крепости была 18-я зенитная дивизия немцев, имевшая в своем составе более 300 орудий калибра 88 и 105 миллиметров{19}. Город прикрывался истребительной авиацией (около 60 машин){20}.

Словом, задача перед нашими войсками стояла сложнейшая. Нам, авиаторам, с другой стороны, было ясно, что несколько десятков истребителей противника — это ничтожно малые силы, которые противоборствовать нам не могли. Роль нашей авиации в предстоящем штурме была важна как никогда. Мощные оборонительные укрепления, которые очень трудно разрушать наземным войскам, должны были быть сокрушены массированными бомбоштурмовыми ударами с воздуха.

Проведение операции планировалось поэтапное. Сначала армиям предстояло улучшить свое исходное положение, уточнить

оборону и силы противостоящего противника. В этот период намечалось мощное артиллерийское и авиационное наступление с целью разрушить важнейшие фортификационные сооружения Кенигсберга и подавить артиллерию врага. В дальнейшем следовало овладеть [374] внешней оборонительной полосой. На это отводились сутки. И наконец — непосредственный штурм города и полное овладение им.

В самом начале апреля маршал А. М. Василевский провел совещание, на котором заслушал командующих армиями о подготовке ими войск и принятых на операцию решениях. После их докладов Александр Михайлович дал ряд уточнений. Он сообщил, что по плану армии сначала должны взять Кенигсберг, а затем развивать наступление на северо-запад с целью разгрома земландской группировки противника.

Там же, на совещании, А. М. Василевский проинформировал нас о том, что кроме 1-й и 3-й воздушных армий, а также 6-го бомбардировочного авиакорпуса к участию в операций дополнительно привлечены 18-я воздушная армия (авиация дальнего действия), по одному корпусу из 4-й и 15-й воздушных армий и часть сил авиации флота. Общее число боевых самолетов доводилось до 2400. Из них около двух третей составляли бомбардировщики и штурмовики, которые должны были обрушить на крепость и укрепления тысячи тонн бомб и снарядов. Авиаторам также ставилась задача массированными ударами по порту Пиллау и транспортам не допустить эвакуации вражеских войск морем. Координирование действий авиационных армий было возложено на главного маршала авиации А. А. Новикова.

* * *

Здесь я должен ненадолго прервать последовательный рассказ и вернуться к событиям второй половины марта. Когда я упоминал о том, что на первом этапе предстоящей операции по овладению Кенигсбергом армиям была поставлена задача улучшить исходные позиции, не отметил, что это в принципе достаточно частый для готовящихся к наступлению соединений процесс. Как правило, любой командир, от батальона и полка до армии включительно, в любой операции — наступательной или оборонительной — стремится к улучшению занимаемых им позиций, естественно, в разных масштабах.

Так вот, бои по улучшению позиций соединений 11-й гвардейской армии активно велись во второй половине марта. Происходило это юго-западнее Кенигсберга. На правом фланге армии находился 8-й, в центре — 16-й, а на левом фланге — 36-й гвардейские стрелковые корпуса. [375]

Первые два соединения имели достаточно времени на изучение противостоящего противника и улучшение исходного положения, а вот 36-й до 18 марта вел бои в районе Бранденбурга, потом вышел к заливу Фришес-Хафф, в результате чего кёнигсбергский гарнизон был отрезан от хейльсбергской группировки. После этого корпус на некоторое время был выведен из боев, а с 23 марта снова передислоцирован на левый фланг армии. Тогда возникла необходимость улучшить исходное положение для наступления одной из дивизий первого эшелона. К исходу дня 23 марта командующий воздушной армией приказал мне и командиру 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии С. Д. Пруткову выехать в 36-й гвардейский стрелковый корпус для проведения частной операции. Мы без труда нашли НП корпуса и познакомились с его командиром генерал-лейтенантом Петром Кирилловичем Кошевым. От него узнали цель и план операции.

Местность, которая лежала перед позициями 84-й стрелковой дивизии, представляла собой равнину с небольшим пологим возвышением в сторону противника, которое было не больше 50 метров, но полностью закрывало обзор. Система огня противника да и сама оборона, находящаяся за возвышением, с исходных позиций не просматривались. При таких условиях артиллерия не могла обеспечить эффективную поддержку пехоты, управление боем усложнялось.

У гитлеровцев же на возвышении были позиции, с которых хорошо просматривались боевые порядки 84-й стрелковой. Ближайшая немецкая траншея была удалена от нашего переднего края метров на сто. Ничейное пространство фашистами было пристреляно. Поэтому план этой частной операции предусматривал захват плоскогорья внезапной атакой. Наивысшая его часть находилась в полукилометре от позиций 84-й дивизии. В случае успеха командование корпуса получало бы отличный обзор с возвышенности, без которого проводить серьезную наступательную операцию было бы очень тяжело.

Генерал П. К. Кошевой планировал провести короткую, но мощную артподготовку, после которой при поддержке авиации перейти в наступление. Истребители должны были прикрыть поле боя, а штурмовики силами полка — нанести удар по дальней линии вражеских траншей, расположенных на вершине возвышенности. Два других полка «ильюшиных» поддерживали пехоту и помогали ей закрепляться на отбитых у врага позициях. [376]

Обговорив с С. Д. Прутковым вопросы взаимодействия, к 7.00 следующего дня мы были готовы оказать корпусу необходимую

авиационную поддержку.

Ровно в 8.00 началась пятнадцатиминутная артподготовка. В положенное время появились истребители, затем четыре группы Ил-2 обработали вершину плоскогорья. С переносом артогня пришли штурмовики сопровождения пехоты. Все шло по плану. Войска ворвались в первую, потом — во вторую траншеи. Некоторая заминка произошла с захватом третьей траншеи, однако штурмовики и артиллеристы действовали очень удачно, и вскоре она тоже была взята нашей пехотой. Таким образом, довольно быстро половина плоскогорья оказалась в наших руках. Но на его вершине оборона оказалась более прочной. Едва пехота попыталась развить наступление, как с вершины открыли губительную стрельбу ранее незамеченные и хорошо замаскированные огневые точки. Бой продолжался около четырех часов, работали самолеты и артиллерия, однако сил для того, чтобы выбить немцев с вершины, оказалось недостаточно. Почувствовав это, генерал П. К. Кошевой дальнейшее наступление приостановил.

Таким образом, частная операция удалась только наполовину. Комкор, конечно, этим был расстроен, однако твердым и спокойным голосом доложил обо всем командарму К. Н. Галицкому. Судя по всему, разговор с командармом был для него не из приятных, тем не менее к нам, авиаторам, Кошевой отнесся очень гостеприимно, предложил пообедать. После обеда мы распрощались и уехали. Происходило это в середине дня, светлого времени в запасе еще было достаточно, поэтому по дороге я решил заехать на свой пункт наведения. Он размещался в полосе 16-го стрелкового корпуса, недалеко от КП 11-й гвардейской армии.

На ПН в те дни находился мой заместитель полковник А. П. Николаев. В центре боевых порядков корпуса занимала позиции 31-я гвардейская стрелковая дивизия генерал-майора И. Д. Бурмакова. Впоследствии в корпусе была произведена перегруппировка сил, но тогда я искал свой ПН в боевых порядках 31-й стрелковой. Найти сразу наведенцев мне не удалось — на прежнем месте их не оказалось, — и я поехал на КП дивизии. Генерал И. Д. Бурмаков пояснил, что наш ПН меняет место в соответствии с исходным положением для наступления. Я и командир 31-й дивизии знали друг друга и раньше, [377] поэтому мы, встретившись как старые знакомые, разговорились о предстоящем наступлении и о всяких проблемах, которых обычно немало возникает в период подготовки к наступлению. Генерал сообщил, что в данный момент его артиллерия ведет пристрелку, что он собирается идти на свой наблюдательный пункт. Он

пригласил и меня пойти туда. Я, конечно, согласился.

По ходам сообщения мы вышли к НП.

Шла обычная, можно даже сказать, ленивая перестрелка, когда между отдельными выстрелами возникают отчетливые паузы. Человеку, далекому от фронтовой обстановки, вероятно, могло бы показаться, что одна сторона отвечает только потому, что стреляет другая. На самом деле такая дуэль очень коварна: идет пристрелка артиллерией местности с обеих сторон, и в ходе ее огонь бывает очень точным и наносит серьезные потери.

С НП мне наблюдать было неудобно, и я вышел в траншею. Смотрю, рядом стоит офицер и, широко улыбаясь, смотрит на меня. «Макарченков!» — обрадовался я.

Встретились мы уже в третий раз на этой войне. Встретились как старые друзья, на этот раз — под стенами Кенигсберга.

Константин Иванович рассказал мне о крайне тяжелых боях. Сам он несколько раз был легко контужен, нередко попадал в трудные ситуации и, как считал, случайно остался жив. Его полк, как и другие, понес большие потери.

Он рассказывал, а я думал, что, несмотря ни на что, вот он, тут, рядом со мной. На фоне его рассказа это действительно граничило с чудом.

Чтобы лучше видеть позиции противника, мы встали на ящик из-под снарядов, и Макарченков стал мне показывать огневые точки гитлеровцев, наиболее укрепленные участки их обороны — с дотами, дзотами. Показывал не спеша, дотошно, как специалист, для которого расшифровка вражеского переднего края — дело привычное. Так оно, впрочем, и было — не только по собственному впечатлению, но и по отзывам командиров я знал, что К. И. Макарченков был опытным, хорошо подготовленным офицером. Для артиллерии особо важными целями всегда были КП, НП, узлы связи, и Константин Иванович показывал мне все эти точки, раскрытые нашими наблюдателями.

Между тем перестрелка продолжалась, и скоро я стал [378] различать в ней какие-то ритмы. То огонь становился более активным и, как могло показаться на слух, повсеместным, то вдруг наступал ощутимый спад, и можно было просто считать отдельные выстрелы с обеих сторон. Казалось, еще несколько их, и перестрелка прекратится. Но огонь вдруг снова начинал нарастать как волна. При полете снарядов и пуль в воздухе рождается много звуков: и свист, и гул, и непонятный шелестящий шум со множеством оттенков. Разобраться в этих звуках без привычки трудно, создается впечатление, что все летит именно в твою сторону. Однако люди, воюющие на земле, прекрасно разбираются во всей этой «музыке», очень быстро

выделяют из множества шумов реально опасные и успевают реагировать. Не всегда, конечно, успевают (недаром в пехоте была и такая поговорка, что «своего» снаряда никогда не услышишь), но все же навык этот для каждого пехотинца привычен. Я довольно много для авиатора времени в разные периоды провел на своем КП, расположенном на переднем крае, и кое-чему научился. Однако это, конечно, ни в какое сравнение не шло с тренированностью пехотинца, чья жизнь на фронте постоянно проходит под огнем. У меня, по крайней мере, такой четкой реакции на звук летящего снаряда, мины или пули не было.

Стоя в траншее на снарядном ящике, я слушал Макарченкова и думал о том, что день выдался довольно напряженный. Сначала — с рассвета и до середины дня — в напряжении держала ситуация в корпусе П. К. Кошевого, потом — поездка в 16-й стрелковый корпус на передний край. Но при этом я был доволен тем, что заехал в 16-й корпус. Во-первых, встретился с Константином Ивановичем (ради одного этого стоило ехать), во-вторых, теперь я имел неплохое представление об обороне противника на одном из важнейших направлений. Стало быть, когда мой НП переместится, многое здесь мне уже будет знакомо. Словом, день выдался продуктивный, и можно было наконец уезжать в свою дивизию. Примерно так я рассуждал, когда Макарченков вдруг толкнул меня с такой силой, что я от неожиданности моментально полетел с ящика на дно траншеи вправо от того места, где стоял. И тут же раздался большой силы взрыв.

Полуоглушенного, меня засыпало землей. Вероятно, меня откопали моментально, но я времени не ощущал и ничего не слышал. Слух возвращался медленно, и до меня не сразу доходило, что произошло. [379]

Оказалось, в то место, где я стоял, угодил снаряд. Он пробил верхнюю часть бруствера, и, если бы не Константин Иванович, меня бы разнесло в куски. Как он успел среагировать? Сказалась та быстрая подсознательная реакция, о которой я говорил. Спаситель мой — тоже весь обсыпанный землей — стоял рядом. Я обнял его. Признателен ему всю жизнь.

Когда слух понемногу восстановился, я стал слышать и понимать, что говорит командир дивизии.

— Вот мой спаситель, — сказал я, указывая на Макарченкова.

Генерал И. Д. Бурмаков в ответ на это заметил, что Макарченков — отважный и опытнейший командир. Тут как раз приехал мой заместитель полковник Николаев и доложил, что место для пункта наведения выбрано, расчет подобран хорошо,

радиостанция работает. Уточнив все необходимое, я наконец выехал к себе в штаб.

* * *

Все это происходило в марте. А в начале апреля на совещании у командующего фронтом были подведены итоги подготовки к штурму Кенигсберга и намечено самое необходимое, что следовало сделать в оставшиеся два-три дня. Еще раз нам напомнили, что действиям авиации придается при взятии города особое значение, поскольку наиболее мощные укрепления предстояло разрушить ударами с воздуха. В решении этой задачи должна была участвовать также артиллерия большой и особой мощности. Но основная работа лежала все-таки на авиации. О том, насколько важную роль она должна была сыграть, говорит то, что из-за плохой, нелетной погоды сроки операции решением Ставки ВГК были перенесены на сутки — с 5 на 6 апреля.

Штурм

На рассвете 6 апреля Маршал Советского Союза А. М. Василевский приказал начать наступление в 12 часов.

Ровно в 9 часов заговорила артиллерия 11-й гвардейской армии. Гул канонады разнесся на много километров вокруг. Город заволокло дымом, пылью, гарью. Но сколько еще огня, сколько тысяч бомб и снарядов понадобилось в следующие дни, чтобы превратить бетон и [380] мощные кирпичные стены в сплошное крошево, обломки и груды битого камня!

Нелетная погода не позволила воздушным армиям полностью провести авиационную подготовку. Вместо запланированных 5316 самолето-вылетов 4 и 5 апреля было совершено только 766. Сотни самолетов в полной готовности находились на аэродромах. Лишь к 13 часам погода стала улучшаться и появились первые мелкие авиационные группы — сначала штурмовики, потом бомбардировщики 5-го гвардейского бомбардировочного авиакорпуса.

По мере того как улучшалась погода, увеличивалось и количество самолетов в воздухе. Командующий воздушной армией требовал, чтобы авиация работала с максимальным напряжением.

В паре с майором В. И. Скупченко я вылетел вместе с одной из групп в составе 12 «ильюшиных». Наша дивизия обеспечивала боевые действия штурмовиков и бомбардировщиков, которые поддерживали соединения 11-й гвардейской армии, действовавшие в южной части Кенигсберга, где была довольно сильная система огня зенитной артиллерии. Мне хотелось проверить, правильно ли будет производиться противозенитный маневр в воздухе, чтобы не нести неоправданных потерь.

Каждую отдельную огневую точку приходилось подавлять и штурмовикам, и истребителям, причем делать по два-три захода, поскольку расположены зенитки были очень умело.

Впоследствии, описывая в своих мемуарах первый день штурма Кенигсберга, генерал-полковник К. Н. Галицкий вспоминал: «Во второй половине дня облачность постепенно стала рассеиваться. Над полем боя появились штурмовики 1-й гвардейской авиадивизии, которой командовал Герой Советского Союза генерал С. Д. Прутков, и 182-й штурмовой авиадивизии под командованием генерала В. И. Шевченко. Под прикрытием истребителей 240-й истребительной авиадивизии Героя Советского Союза генерал-майора авиации Г. В. Зимина они снижались до минимальных высот и уничтожали боевую технику, огневые средства и живую силу противника. Пушечно-пулеметный огонь «илов» и реактивные снаряды загоняли врага

под землю, тогда наша пехота делала стремительные броски вперед. В ряде случаев разрывы реактивных снарядов, пущенных с самолетов, временно подавляли доты и дзоты». [381]

И далее: «В 15 час. 30 мин. командующий 1-й воздушной армией приказал штурмовой авиации, не считаясь ни с какими трудностями и условиями погоды, максимально усилить боевые действия.

Хорошо взаимодействующая с авиацией, наша пехота к концу дня почувствовала нарастающую силу авиационных ударов. Южнее Розенау огонь вражеской артиллерии с закрытых позиций задержал наступление 26-й дивизии. Зрительно немецкие батареи не просматривались, а звуковая разведка в общем грохоте боя действовала неточно. Тогда командир корпуса вызвал штурмовую авиацию. Над полем боя появились две шестерки самолетов. Одной из них командовал дважды Герой Советского Союза майор М. Г. Гареев, другой — Герой Советского Союза Майор М. Т. Степанищев. Поначалу летчики сделали два круга, чтобы четко представить границы своих войск, затем, спустившись до 100 метров, они сделали шесть боевых заходов над целью. От бомб и пушечно-пулеметного огня загорелись дома, превращенные гитлеровцами в опорные пункты. Стоявшие за ними орудия были исковерканы, прислуга перебита, несколько домов обрушилось.

Едва улетели штурмовики, 26-я дивизия заняла южную часть Розенау»{21}.

В то время когда происходили эти события, я находился в воздухе. При отходе нашей группы от цели я услышал по радио позывные подходящих бомбардировщиков. Их сопровождали истребители 240-й дивизии, поэтому я решил остаться в районе цели и посмотреть, как будут работать пикировщики. Кроме меня и В. И. Скупченко штурмовиков прикрывали еще шесть истребителей. Предупредил свою группу по радио о том, что ухожу, и стал набирать высоту.

Бомбардировщиков я обнаружил на высоте 4 тысячи метров. Набрав еще 500–600 метров, я связался по радио с истребителями сопровождения. Наша пара заняла место сзади и выше всего боевого порядка. «Пешки» вышли на боевой курс, и в этот момент я увидел пару вражеских истребителей, которые со стороны солнца заходили в атаку на бомбардировщиков. Предупредив группу сопровождения о появлении «мессеров», я перешел в атаку с небольшим снижением, получив за счет него большую скорость сближения, чем фашист. [382]

Быстро сокращалось расстояние. Когда до Ме-109 оставалось метров двести — триста, мой самолет необычайно сильно встряхнуло, и тут же я был ослеплен очень яркой вспышкой.

Кажется, зенитный снаряд!

Ничего не видя, я почувствовал, что машина резко накренилась вправо. Перевел ручку управления влево до упора. Самолет выровнялся, но удерживать его в горизонтальном полете было трудно. Глаза я открыл, но в первый момент все равно ничего не видел. В наушниках раздался встревоженный голос ведомого: «Директор», «Директор», как слышите?» Постепенно восстанавливалось зрение. На правой плоскости я увидел рваное отверстие размером с полметра. Стало понятно, почему самолет затягивает в правый крен. К счастью, дыра была расположена за топливными баками. От взрыва окраска самолета стала темно-коричневой.

Я стал думать о том, как садиться. Уменьшил скорость — управлять самолетом стало легче, выше стала эффективность элеронов. Попробовал еще больше уменьшить скорость — снова стало затягивать в правый крен. Определив наиболее выгодный режим для посадки, решил, что приземление возможно только на большой скорости и только на колеса, после чего надо выпускать посадочные щитки. Предупредил аэродром о своем положении и о том, что посадку буду производить с ходу на колеса.

При всех расчетах посадку все же произвел с большим трудом. Молодому летчику, видимо, пришлось бы использовать парашют.

После посадки майор В. И. Скупченко сказал, что в момент разрыва снаряда он, находясь справа и сзади, видел необычайно яркую вспышку и тоже был ею ослеплен. Потом машину закрыл густой черный дым, и мой ведомый решил, что я погиб.

Позднее мы выяснили, что подбит я был новым зенитным снарядом с термитным зарядом — эти снаряды у гитлеровцев появились в самом конце войны, испытывали они их в боевых условиях, и один из них достался мне.

В первый день штурма мы обеспечили работу 166 штурмовиков и 36 бомбардировщиков и, кроме этого, вели разведку и штурмовые действия.

На главном направлении войска 11-й гвардейской армии к 15–16 часам прорвали первую позицию (внешний оборонительный рубеж), продвинулись на три километра, [383] а немного позже прорвали и промежуточный рубеж. Особенно упорные бои вела 31-я гвардейская дивизия, перед которой был уже знакомый нам форт «Понарт». Ожесточенные бои развернулись в восточных кварталах форта. Трижды полки дивизии поднимались в атаку, и трижды атаки были отбиты. Командир корпуса генерал С. С. Гурьев вызвал бомбардировочную авиацию. После массированного удара 24 «Петляковых»

сопротивление врага было сломлено.

К исходу первого дня штурма войска продвинулись на 4 километра. Боевые действия 11-й гвардейской армии не прекращались и ночью. В ночь на 7 апреля им предстояло взять все форты в полосе наступления и на второй день штурма выйти на рубеж реки Прегель.

* * *

Утром 7 апреля аэродромы дивизии были закрыты туманом, но вскоре он начал рассеиваться.

В 9 часов после артиллерийской и авиационной подготовки пошли в атаку пехота и танки. Накануне, в первый день наступления, наши войска в южной части города очистили много кварталов, и теперь наступление продолжалось с тем же упорством. Наземные части активно поддерживала 1-я гвардейская штурмовая авиадивизия. Особенно успешно действовали летчики капитана А. К. Недбайло. В районе цели они производили по шесть и более заходов, уничтожая технику и живую силу врага.

В то время как штурмовики небольшими группами непрерывно сменялись над полем боя, бомбардировщики нанесли три мощных удара по объектам, расположенным в глубине обороны. В этих налетах участвовало 246 самолетов Ту-2 и Пе-2. В результате подразделения 16-го гвардейского стрелкового корпуса достигли цели. 31-я стрелковая полностью очистила форт «Понарт» и вышла на южный берег реки Беек. Отдельные части с ходу переправились через нее и овладели промежуточным рубежом на северном берегу.

Тем не менее противник еще мог перебрасывать резервы из одного сектора обороны в другой. К середине дня командующий фронтом решил нанести сосредоточенный удар бомбардировочной авиацией по оборонительным сооружениям и пунктам управления в центре города и в районе порта. Основную ударную силу должны были составлять бомбардировщики 18-й воздушной армии.

Такие налеты тяжелых бомбардировщиков в дневное [384] время были считанными за всю войну. В течение 45 минут 516 этих машин шли непрерывным потоком. Они сбросили на гитлеровцев 3743 бомбы крупного калибра. Использование дальней авиации днем стало возможно благодаря безраздельному господству в воздухе наших истребителей. 124 истребителя сопровождали самолеты 18-й воздушной армии. Еще 108 истребителей патрулировали вокруг города на различных высотах и не допускали гитлеровских пилотов к району боевых действий. Кроме этого, за двадцать минут до подхода дальних

бомбардировщиков штурмовики и «Петляковы» нанесли удар по двум основным вражеским аэродромам. Все эти меры позволили авиации дальнего действия отбомбиться днем без потерь. 240-я авиадивизия принимала участие в обеспечении этого удара. Наши летчики патрулировали над Кенигсбергом и частью сил сопровождали штурмовиков, наносивших удары по вражеским аэродромам.

В первые минуты массированного налета дальних бомбардировщиков зенитный огонь был довольно сильным. Самолеты шли в сплошных разрывах. По мере того как сыпались вниз бомбы, огонь с земли стал ослабевать. Небо очищалось от разрывов на глазах. Последние группы дальних бомбардировщиков летели на фоне чистого неба. Немногочисленные истребители противника пытались прорваться к ним, но наши «яки» быстро очистили небо от гитлеровцев, сбив несколько машин. Свою долю в эту работу внесли и французские летчики полка «Нормандия — Неман».

После налета город заволокло густое облако черного дыма и пыли. На километр поднялось оно из района, подвергшегося основному удару. Под развалинами зданий и в бомбоубежищах было погребено множество вражеских солдат и офицеров. Вышла из строя связь. Возникли пожары, с которыми некому было бороться. Уничтожены были многие склады с оружием, боеприпасами и продовольствием. Целые кварталы, которые за час до бомбардировки еще играли важную роль в общей оборонительной системе, превратились в прах и груды битого кирпича, перестали существовать. Моральное состояние войск гарнизона, о чем мы вскоре узнала из показаний пленных, было надломлено. Никакие эсэсовские отряды уже не могли выправить положение: страх перед советской авиацией был гораздо сильней. Такой мощи бомбардировочного удара, какой был нанесен по Кенигсбергу, никто не видел за всю войну. [385]

Одновременно с ударом по городу авиация привлеченных воздушных армий и флота произвела бомбежку кораблей и портов. В Пиллау скопилось до сотни различных судов. Десятки немецких кораблей были застигнуты в каналах и заливах.

Всеми силами ВВС руководил с КП фронта Главный маршал авиации А. А. Новиков.

К исходу 7 апреля в полосе наступления 11-й гвардейской армии был прорван второй оборонительный рубеж. Фланговые части армии вышли на южный берег реки Прегель, а в центре войска пробились к третьей оборонительной позиции. Были взяты 3 форта, 7 железобетонных убежищ, 5 дотов и много других укрепленных пунктов, 10 различных промышленных

предприятий, большое количество кварталов в южной части города.

В общие усилия сражающихся войск авиация вкладывала немалую долю, и он, этот вклад, реализовался на земле. Поэтому в итогах каждого штурмового дня содержались и сведения о боевой деятельности авиации. Летчики, в сущности, принимали участие в боях за каждый форт, каждое укрепление, за каждую улицу и квартал. Описывая в своих воспоминаниях события дня 7 апреля, генерал К. Н. Галицкий свидетельствовал: «Большую помощь наступающим войскам фронта оказала авиация. За день боя она совершила около 5 тыс. самолето-вылетов, сбросила на оборону врага 1658 т бомб, уничтожила на аэродромах 44, в воздушных боях сбила 16 немецких самолетов»{22}.

Наша дивизия выполнила в этот день 234 боевых вылета. Мы сопроводили 354 Ил-2 (с попутной штурмовкой) и 63 Пе-2. Летали на разведку в район Земландского полуострова и косы Фришес-Нерунг. За день произвели 164 штурмовки.

Вечером 7 апреля на КП 11-й гвардейской армии прибыл Маршал Советского Союза А. М. Василевский. Детально изучив обстановку, он принял решение основные усилия армии перенести на ее левый фланг и развивать наступление на Амалиенау — навстречу 43-й армии генерал-лейтенанта А. П. Белобородова. По его замыслу, таким образом можно было в короткое время отрезать гарнизон Кенигсберга от главных сил 4-й немецкой армии. Командующий фронтом приказал в течение ночи на 8 апреля продолжать форсирование реки Прегель, а [386] с утра нанести мощный удар по противнику и развивать наступление навстречу 43-й армии. Здесь же, на КП К. Н. Галицкого, он велел переключить большую часть сил авиации фронта на поддержку 11-й гвардейской. В связи с этим были уточнены задачи на 8 апреля.

* * *

8 апреля при активной поддержке авиации части 36-го гвардейского стрелкового корпуса генерала П. К. Кошевого форсировали реку Прегель. Переправившись на северный берег реки, командир корпуса доложил К. Н. Галицкому, что 16-я дивизия наступает на Растхоф для соединения с частями 43-й армии, 18-я дивизия продвигается на Амалиенау, а 84-я стрелковая находится во втором эшелоне и будет переправляться вслед за 18-й. В то же время в полосе наступления 16-го гвардейского стрелкового корпуса начала форсирование реки и 31-я стрелковая дивизия генерала И. Д. Бурмакова. На обеспечение этих соединений и была нацелена поддерживающая авиация.

Продвижение соединений происходило в напряженных боях, при ожесточенных контратаках противника. Тем не менее войска с севера и с юга неумолимо сближались. Было ясно, что кольцо вокруг Кенигсберга вот-вот сомкнется.

В середине дня поступило первое донесение, которого ждали и на КП армии, и в штабе фронта: в 14.00 на двух участках встретились части армий генералов К. Н. Галицкого и А. П. Белобородова. Гарнизон Кенигсберга с запада был отрезан от земландской группировки.

Действия авиации в этой обстановке должны были быть очень точными: замыкали кольцо две армии, да еще и в городской черте. Тут требовалась ювелирная работа, чтобы не ударить по своим же войскам.

Мы все еще ждали ответа на обращение к войскам гарнизона. Утром специальные самолеты сбросили над городом листовки с ним. Командование фронта призывало вражеских солдат капитулировать во избежание бессмысленного кровопролития. Ответа немцев не последовало.

Во второй половине дня 8 апреля бои в полосе 11-й гвардейской протекали более успешно. Гитлеровцы по-прежнему яростно сопротивлялись, но все же к вечеру чаще стали сдаваться в плен. Авиация продолжала оказывать [387] соединениям армии большую помощь. В своих воспоминаниях, на которые я уже ссылался, генерал К. Н. Галицкий, подробно описывая события каждого дня, с неизменным чувством благодарности рассказывает о боевой работе авиаторов и при этом приводит многочисленные эпизоды, имена и фамилии отличившихся летчиков. И в этом проявилась не только дань боевой дружбе, но и высокая оценка той огромной роли, которую авиация сыграла в ходе одной из самых сложных и значительных операций завершающего этапа войны.

Если левый фланг 11-й гвардейской армии 8 апреля действовал весьма успешно, то в полосе 8-го гвардейского корпуса в этот день произошла задержка. Была проведена мощная артиллерийская и авиационная подготовка. Только после этого и при активной поддержке авиации к исходу дня части 8-го стрелкового прорвали третью оборонительную позицию на правом фланге армии и ворвались на юго-восточную окраину Кенигсберга.

Должен отметить, что 7 и 8 апреля заметно возросла активность вражеских истребителей. Это отмечалось в боевых донесениях многих наших групп. Пришлось увеличивать группы истребителей сопровождения для штурмовиков, посылать их в районы целей. Само собой разумеется, что при этом, несмотря на

повысившуюся активность гитлеровцев, каким-либо образом существенно повлиять на общую ситуацию в воздухе они, конечно, уже не могли.

День 8 апреля клонился к исходу. До наступления темноты оставалось около получаса. В это время суток начинался налет нашей дальней авиации на резервы противника, расположенные западнее Кенигсберга. И вдруг на исходе летного дня в воздухе возникла напряженная ситуация.

Дело в том, что первые бомбардировщики 18-й воздушной армии появились в небе, когда было еще сравнительно светло — особенно от 4 тысяч метров и выше. В течение получаса в таких условиях свободно могли действовать вражеские истребители. Наши дальние бомбардировщики, судя по всему, вышли на цели несколько раньше, чем следовало бы. А может быть, командование дальней авиацией склонно было преуменьшать опасность потому, что накануне днем бомбардировщики успешно действовали над Кенигсбергом без каких-либо помех со стороны истребителей противника. Но тогда их работу обеспечивало более двухсот наших истребителей, что и [388] создало самую возможность использовать бомбардировщики в дневное время. Вечером же 8 апреля наших истребителей в воздухе уже не было, и экипажи дальних бомбардировщиков сообщили, что они подвергаются атакам со стороны вражеских истребителей.

Именно в этот момент раздался звонок из штаба воздушной армии, и командующий приказал мне немедленно поднять полк на самолетах Як-3 и обеспечить действия дальней авиации.

На земле уже были сумерки. В небе, на высотах 3–4 тысячи метров, было еще светло, но это ненадолго. Возвращаться полку так или иначе придется в полной темноте. Опыта ночных полетов и посадок у наших летчиков нет, ночного старта тоже. Большинство летчиков приземлиться в темноте не смогут.

В принципе, необходимость работать ночью у нас уже однажды возникала. Но, во-первых, это можно считать исключением в нашей практике (я сейчас говорю о наших ночных полетах в районе Каунаса в период подготовки к вступлению в Восточную Пруссию в сорок четвертом году), а во-вторых, тогда мы имели какую-то возможность подготовиться и использовать для этой работы только самых лучших летчиков. Здесь же речь шла о том, чтобы немедленно поднять целый полк.

Обо всем этом я тут же доложил командующему. В ответ генерал Т. Т. Хрюкин подтвердил приказ о немедленном вылете полка в полном составе, а на поставленный мной вопрос ответил, что после выполнения задания тем летчикам, которые в темноте не смогут произвести посадку, следует прыгать, используя

парашюты. Сказав это, он тут же повесил трубку.

Когда прежде я говорил о Т. Т. Хрюкине как о военачальнике, способном принимать нестандартные и очень ответственные решения, я ни в малейшей мере не склонен был к преувеличениям. Этот эпизод — тому подтверждение.

Получив приказ, я немедленно передал его командиру 86-го гвардейского истребительного авиаполка. Подполковник В. А. Чистяков задал мне те же вопросы, и я передал указание командующего при невозможности» совершить посадку прыгать и повесил трубку, так как ни одной лишней минуты у меня уже не было. Я знал, что полк поднимется в воздух без промедления, и теперь все мои мысли были сосредоточены на том, как все-таки обеспечить посадку. [389]

Поставив обо всем в известность начальника штаба дивизии, я выехал на аэродром, который располагался рядом с населенным пунктом Шиппенбайль — юго-восточнее Кенигсберга. Когда через несколько минут я приехал туда, последние звенья истребителей уже набирали высоту.

Я собрал инженерно-технический состав и распорядился немедленно организовать костры из ветоши вдоль металлической взлетно-посадочной полосы на расстоянии не более пятидесяти шагов один от другого. Каждой эскадрилье отводился участок длиной в четыреста метров. Объявил готовность 30 минут. Через полчаса по моему приказу у каждого костра наготове должен быть человек. Я также приказал иметь два тягача — один в конце полосы, другой — возле СКП. Командир БАО должен был пригнать в район СКП пять автомашин с дальним светом, которые можно было бы использовать вместо посадочных прожекторов. Инженеру полка И. И. Алещенко я поручил организовать и проконтролировать всю эту работу, после чего доложить мне о готовности ночного старта.

Отдать необходимые распоряжения оказалось гораздо проще, чем все это исполнить, да еще и в такие короткие сроки. То ветоши не хватало — слишком много ее понадобилось, то возникали проблемы с зажиганием костров — промасленная ветошь плохо горела, и приходилось смачивать ее бензином, то выяснялось, что не у каждого есть при себе спички. Между тем каждая такая мелочь при ночной посадке могла обернуться для летчиков бедой. Но все же к указанному времени старт был почти готов, а на то, чтобы его проверить, времени уже не осталось.

К моменту возвращения первых малоопытных экипажей на земле наступила полная темнота. На высоте 4 тысячи метров еще было светло, и опытный летный состав продолжал выполнять боевое задание. Очень разумно поступили командиры

эскадрилий, которые с разрешения находившегося в воздухе командира полка раньше отправили на посадку молодых пилотов. Учитывая, что они, летая ведомыми, обычно тратят горючего больше, чем ведущие, такое решение было совершенно правильным.

Запас горючего на Як-3 (при условии, что летчик проводит воздушный бой) позволял пробыть в воздухе примерно час. Не больше. Поэтому, когда над аэродромом [390] появились первые машины, я сразу задал вопрос по радио: «У кого ограниченный запас горючего?» Несколько летчиков тут же сообщили, что у них горючее на пределе. По их позывным я определил очередность посадки. Дал две зеленые ракеты — это был приказ стартовой команде зажечь костры и включить фары автомобилей. Предупредил летный состав, чтобы при заходе на посадку все строго выполняли мои распоряжения.

И — началось...

«Подтяни! — командовал я по радио. — Ниже! Еще ниже! Высоко! Поддержи. Убирай газ!» И так далее с каждым летчиком. Через минуту от напряжения у меня пересохло в горле. Естественно, были почти аварийные ситуации, и мне в считанные мгновенья надо было сориентировать летчика, чтобы это «почти» не обернулось катастрофой. Особенно часто допускалось высокое выравнивание — это было объяснимо: летчик земли почти не видел. Перелеты, недолеты... У двух последних истребителей двигатели заглохли на пробеге. Но это уже были опытные летчики, которые быстро исправляли свои просчеты, и потому все кончилось благополучно.

Сели все. Весь полк.

И самолеты были целы.

Могу сказать, что куда привычнее и спокойнее выполнять в воздухе сложное задание, чем руководить посадкой в такой ситуации. Можно было выжимать мою гимнастерку. Целесообразнее было бы, конечно, сначала посадить более опытных летчиков, поскольку молодые пилоты могли потерпеть аварию, и тогда мы бы на некоторое время вообще лишились полосы. На этот случай я и держал два тягача, но все равно любая потеря времени могла стать для полка губительной. Были такие соображения. Но мы пошли на двойной риск во имя того, чтобы сел весь полк. И, как оказалось, это было полностью оправдано.

Я был еще в пути, когда на КП позвонил командующий и передал начальнику штаба дивизии, что полк задание выполнил успешно. Прежде чем повесить трубку, генерал Т. Т. Хрюкин приказал, чтобы по возвращении с аэродрома я ему позвонил. Я связался с ним и доложил, что задание выполнено и что все

произвели посадку благополучно.

— Я в этом был уверен, — заметил Тимофей Тимофеевич. [391]

Потом командующий сказал, что полк со своей задачей справился отлично. От него я узнал, что до подхода полка в воздухе восьмерка наших истребителей вела бой с численно превосходящим противником. Немцы дрались упорно, и положение наших звеньев было нелегким. Но когда появились гвардейцы 86-го, ситуация сразу изменилась. Враг стал оттягиваться поближе к своей территории и постепенно выходить из боя. В то же время 456 наших бомбардировщиков нанесли мощный удар, не понеся никаких потерь от вражеских истребителей. Информируя меня об этом, командующий объявил благодарность всему личному составу 86-го гвардейского полка. Я также узнал, что в ходе боев за Кенигсберг, по данным нашей разведки, немецкое командование перебазировало в Восточную Пруссию одну из истребительных групп, входящих в знаменитую немецкую эскадру «Удет». Эта часть была снята с ПВО Берлина и прибыла на аэродромы Пиллау и косы Фришес-Нерунг, очевидно, для того, чтобы поднять моральный дух фашистских летчиков. В «Удет» были подобраны очень сильные асы. Повлиять на общую обстановку они, конечно, не могли, но при стычках с ними в воздухе мы чувствовали их отменную подготовку. Очевидно, с ними дрались восемь наших истребителей вечером 8 апреля, когда в срочном порядке на помощь был поднят наш 86-й гвардейский. В целом же этот день, доставивший нам «под занавес» столько хлопот, был удачным для войск фронта. 11-я гвардейская полностью очистила от гитлеровцев южную часть города. Была создана благоприятная обстановка для полной ликвидации кёнигсбергской группировки. Каждый летчик нашей дивизии в этот день произвел по три боевых вылета — это солидное напряжение для заключительного этапа войны.

Следующий день обещал быть для нас менее трудным. Задачи на 9 апреля нам поставили ограниченные: прикрывать бомбардировщиков авиадивизии Г. А. Чучева, наносящей удар по аэродрому Пиллау, и вести воздушную разведку с попутными штурмовыми действиями. Поэтому личному составу, не включенному в график боевых вылетов, было приказано готовить материальную часть и изучать район Земландского полуострова, имея по одной дежурной эскадрилье.

Менее напряженная работа объяснялась тем, что на следующий день планировалось завершить ликвидацию кёнигсбергского гарнизона. А так как в руках противника [392] оставался лишь разбитый центр города и наши войска должны

были наступать на центральные кварталы с разных направлений, то в такой обстановке помочь наземным частям могли только асы-штурмовики. К исходу 8 апреля отдельные наши стрелковые части местами уже вклинились в центральные секторы и кварталы города.

На земландском направлении происходила перегруппировка наших войск. Командующий фронтом решил завершить разгром кёнигсбергского гарнизона силами 11-й гвардейской и 50-й армий, а 43-ю армию генерала А. П. Белобородова повернуть фронтом на запад, чтобы ускорить ликвидацию гитлеровцев на Земландском полуострове. Наши войска, нацеленные туда, поддерживала авиация 3-й воздушной армии.

9 апреля в центре города разгорелись ожесточенные бои. Группа охранных и полицейских частей попыталась вырваться из Кенигсберга на запад. Одновременно части 4-й немецкой армии нанесли встречный удар со стороны Земландского полуострова. Прорыв немцам не удался, все атаки были отбиты, но это стоило нашим войскам больших усилий.

В центре города сжималось кольцо наших войск. Положение гитлеровцев с каждым часом ухудшалось. Казалось бы, самое разумное, что они могли бы сделать, — поднять белые флаги. Но они продолжали упорно, исступленно драться.

Все же во второй половине дня назрел кризис. Стали поступать сведения о растущем числе пленных. На некоторых участках немцы сдавались организованно целыми подразделениями. Как правило, это происходило там, где солдаты остались без офицеров.

В 18.00 от коменданта Кенигсберга генерала Лаша в 11-ю гвардейскую армию прибыли два офицера с просьбой послать нашего парламентера в штаб коменданта гарнизона. Генерал Галицкий доложил об этом командующему фронтом, и было решено послать как парламентера начальника штаба 11-й гвардейской стрелковой дивизии подполковника П. Г. Яновского в сопровождении двух наших офицеров и немецкого подполковника. Второй немецкий офицер — полковник по званию — был задержан до возвращения парламентеров.

П. Г. Яновский вручил генералу Лашу листовку с ультиматумом командующего фронтом Маршала Советского Союза А. М. Василевского. Немецким солдатам и [393] офицерам предлагалась безоговорочная капитуляция со сдачей оружия. Пленным гарантировалась жизнь и безопасность. Лаш безоговорочно принял ультиматум и в 22 часа 45 минут 9 апреля отдал приказ о прекращении сопротивления.

В результате четырехдневного штурма Кенигсберг — город-

крепость — войсками фронта был взят. Около 92 тысяч вражеских солдат и офицеров попали в плен.

В приказе Верховного Главнокомандующего в длинном списке соединений и частей, отличившихся при штурме Кенигсберга, упоминалась и 240-я истребительная авиадивизия. Всему личному составу соединения объявлялась благодарность.

В память об этой победе Президиум Верховного Совета Союза ССР впоследствии учредил медаль «За взятие Кенигсберга». Многие части и соединения фронта получили почетные наименования Кёнигсбергских.

* * *

Падение столицы Восточной Пруссии позволило командованию фронта быстро и без оперативной паузы переключить основную массу войск на земландское направление. Героическая 11-я гвардейская армия в ночь на 11 апреля была выведена в резерв в район, расположенный севернее Кенигсберга. Основные силы других армий фронта были нацелены на Земландский полуостров, где еще оборонялись два армейских корпуса противника и ряд отдельных боевых групп и частей. Кроме того, на косе Фришес-Нерунг из остатков хейльсбергской группировки восстанавливался 6-й армейский корпус врага.

Так же, как и вся Восточная Пруссия, оборона Земландского полуострова была насыщена инженерными сооружениями. Территория была изрезана густой сетью траншей, которые связывали большое количество опорных пунктов и узлов сопротивления. Здесь тоже нашим войскам предстояла трудоемкая работа.

В порту Пиллау все еще оставалось большое количество невывезенных ценностей, и потому немецкое командование было крайне заинтересовано в том, чтобы оборона на полуострове продержалась как можно дольше — по крайней мере до тех пор, пока не будет эвакуировано все подчистую. Гитлеровцы направляли сюда все боеспособные части, которые можно было бы использовать для более долгого прикрытия района эвакуации. [394]

Земландский полуостров, в общем-то, небольшой клочок прибрежной территории. Чтобы стало понятно, как непросто было овладеть этим последним плацдармом врага в Восточной Пруссии, скажу, что для решения этой задачи командование фронта привлекало пять общевойсковых армий, из которых четыре должны были действовать в первом эшелоне и лишь одна — 11-я гвардейская — находилась во втором. При этом линия фронта не превышала по ширине 50 километров, то есть в среднем чуть больше десяти километров на каждую армию. Такую

полосу можно считать узкой, когда речь идет об армии, но необходимо учитывать, что в ходе операции все наши объединения понесли ощутимые потери. Ясно было, что на этом этапе борьбы в Восточной Пруссии, как и на всех предыдущих, большая роль отводится авиации.

Нам были поставлены уже привычные задачи: обеспечить боевую деятельность штурмовиков и бомбардировщиков, вести воздушную разведку, самим производить штурмовку врага. Начало наступления было намечено на 13 апреля.

За два часа до начала операции я уже был на своем КП в полосе наступления 43-й армии генерала А. П. Белобородова. Оно началось мощными ударами наших атакующих армий, и оборона противника на ряде участков была прорвана. Однако не везде наступление развивалось одинаково успешно. Дальше других продвинулись войска, наступавшие на правом фланге. В центре и на левом фланге противник оказывал упорное сопротивление и предпринял несколько сильных контратак. Там продвижение застопорилось.

240-я авиадивизия обеспечивала действия 1-й гвардейской штурмовой и 6-й гвардейской бомбардировочной авиадивизий. За день 13 апреля наши истребители сопроводили 342 штурмовика и 110 бомбардировщиков. При этом сами наши истребители выполнили 159 штурмовок. Воздушных боев было немного: всего три. В одном из них летчик 86-го гвардейского авиаполка лейтенант В. А. Канищев сбил «Фокке-Вульф-190».

К исходу дня погода стала ухудшаться, а утром 14 апреля авиация могла действовать лишь мелкими группами. Высота облачности не превышала двухсот метров, боевые порядки противника просматривались плохо из-за дыма. К середине доя погода стала еще хуже. В [395] таких условиях могли работать только самые опытные летчики-штурмовики.

В это время меня вызвал на свой КП командующий воздушной армией. Прибыв туда, я вошел к Т. Т. Хрюкину, чтобы доложить, и увидел Главного маршала авиации А. А. Новикова. Он о чем-то неторопливо разговаривал с командармом, и я остановился при входе, не решаясь прервать их разговор. Оглянувшись, генерал Хрюкин позвал меня. Я представился А. А. Новикову в попросил разрешения обратиться к командующему армией.

— Вызывал вас я, а не Хрюкин, — ответил Главный маршал авиации. — Завтра к исходу дня ваша дивизия в полном составе должна быть на Одере.

На войне привыкаешь ко многим неожиданностям. Но предвидеть такой поворот событий я, конечно, не мог. Скажу

откровенно: сама мысль о том, что в такой переброске дивизии на берлинское направление проявляется высокая оценка боевых заслуг соединения — сама эта мысль пришла позже. А в первый момент я лишь представил себе, насколько нелегко в течение суток при плохой погоде организованно совершить перелет всей дивизией над неизученной местностью. И тут же сказал об этом А. А. Новикову. Главный маршал авиации невозмутимо ответил:

— Если не хочешь участвовать в последней завершающей операции — можешь оставаться здесь. А я сейчас улетаю как раз туда. — И он стал со всеми прощаться, потом в сопровождении Т. Т. Хрюкина вышел к машине. Мне командующий приказал подождать его на КП. Вскоре он вернулся и сказал:

— Ваша дивизия воевала хорошо, у меня никаких претензий к ней нет. Желаю успехов. До свидания.

Я немедленно выехал в дивизию, предварительно отдав распоряжение командирам полков прибыть в штаб дивизии. Когда я там появился, начальник штаба полковник Тараканов доложил, что получена телеграмма следующего содержания:

«Командиру 240 иад

Во исполнение решения Ставки и телеграммы командующего ВВС КА Главного маршала авиации тов. Новикова от 14.4.45 г. командующий приказал:

240 иад в полном составе к исходу 14.4.45 г. перебазировать на территорию 1-го Белорусского фронта на аэродром Бедиары 24 км северо-восточнее Познань или [396] 8 км северо-западнее Пудевну (карта 200.000) в оперативное подчинение 16 ВА».

Прибывшие командиры полков вместе с руководящим составом дивизии ожидали моих указаний. Сильно беспокоила погода.

Во исполнение данного решения я приказал немедленно приступить к подготовке летного состава к перелету в сложных метеоусловиях и вероятнее всего на малых высотах. Маршрут перелета был определен. Его планировалось производить по эскадрильям в колонне звеньев, звено в правом пеленге. Запасные аэродромы по маршруту указывались.

Учитывая крайне сложные метеоусловия, для повышения безопасности перелета на следующий день с рассветом вылетел руководящий состав полков (командиры полков и эскадрилий) на изучение маршрута, рекогносцировки аэродромов и условий ориентировки по маршруту на малых высотах. Боевой порядок на маршруте — колонна звеньев, звено в правом пеленге, очередность звеньев: 86-й и 133-й гвардейские, потом 900-й, во главе колонны — командир дивизии. Сбор в общую колонну над аэродромом Шиненбайль. Посадка в Беднарах, с последующим

перелетом на свои полевые аэродромы. Возвращение после изучения полевых аэродромов на Одере самостоятельно каждого полка с целью лучшего изучения местности, строго по тому же маршруту. Перебазирование частей дивизии намечалось закончить к исходу 15 апреля.

По возвращении на свои аэродромы следовало провести окончательную подготовку всего летного состава и изучить особенности маршрута и ориентировки на малых высотах, указав на опорные ориентиры и особенности на аэродроме посадки.

Радиопереговоры на маршруте исключались, следовало только слушать команды ведущего. По маршруту звено должно идти с увеличенными интервалами, чтобы дать возможность ориентировки каждому летчику. Дистанции и интервалы должны были обеспечить надежную зрительную связь между машинами и звеньями % эскадрилье. При ухудшении погоды, особенно видимости, интервалы и дистанции уменьшались. В уплотненных порядках ориентировку проводят ведущие — командиры звеньев и эскадрилий.

Было предусмотрено, что на маршруте и особенно в прифронтовой зоне все соблюдают максимальную осмотрительность [397] и находятся в готовности к отражению внезапных атак истребителей противника. При посадке на фронтовых аэродромах было предусмотрено прикрытие и безопасность.

Ответственным за выпуск в перелет каждого полка был назначен мой заместитель полковник А. П. Николаев.

Таким образом, наша боевая работа в Восточной Пруссии завершилась. Для летчиков 240-й авиадивизии первая половина апреля оказалась периодом наиболее интенсивной работы. За две недели мы произвели 1290 боевых вылетов, сопроводили 1005 штурмовиков и 334 бомбардировщика. Кроме этого, было совершено 662 штурмовки с весьма высокими для истребителей результатами.

Ни одна из операций не оставила в моей памяти такого глубокого следа, как Восточно-Прусская. Она оказалась самой длительной и самой тяжелой. И ни в одной другой операции интересы летного состава не были так крепко привязаны ко всему, что происходило на земле. И не было другого периода, когда бы летчики так каждодневно, тщательно и дотошно изучали наземную обстановку. Наши авиационные пушки, пулеметы, бомбы, эрэсы в те долгие недели работали только в интересах наземных войск, только на них. Это была боевая жизнь, которая во многом потребовала перестройки от летного состава чисто психологической. Иначе мы бы не могли выполнять свои

задачи. Наши летчики — в пределах, конечно, доступных авиаторам — стали неплохо разбираться в особенностях наземного боя — ведь нам, если можно так выразиться, приходилось участвовать в этих схватках. Прорыв каждой вражеской оборонительной позиции мы воспринимали как собственную победу. Все это, конечно, было новым в практике боевых действий летчиков-истребителей. Опыт поддержки наземных войск мы приобрели колоссальный.

Всего же за три месяца мы сделали 6924 боевых вылета, из них 1637 на штурмовку. Наши пилоты провели 96 воздушных боев, сбили 64 самолета противника. Сами мы потеряли 26 самолетов и 8 летчиков. Основной урон мы потерпели от огня вражеской зенитной артиллерии. За три месяца истребители дивизии провели 6845 штурмовиков и бомбардировщиков, и ни один из них не был сбит авиацией гитлеровцев{23}. Это было самым главным в нашей работе. [398]

...Утром 15 апреля руководящий состав дивизии был готов к вылету для изучения маршрута перелета. Погода была такая, что только хорошо подготовленного летчика можно было выпустить. Десятибалльная облачность на высоте 50–70 метров, видимость не больше 3–4 километров. Я решил час подождать. За это время погода улучшилась не намного, но для меня важной была сама тенденция к улучшению.

Только собрался подать команду на взлет, подбежал ко мне офицер и протянул телеграмму. Вижу, что не из штаба воздушной армии. Сразу приходит настороженность — это безотчетно, в одно мгновенье.

Сообщение послано мне командованием 31-й гвардейской стрелковой дивизии. Медленно читаю. Константин Иванович Макарченков — командир, прошедший с боями всю Белоруссию и Восточную Пруссию, спасший мне жизнь, тяжело ранен разрывной пулей в грудь, состояние — безнадежное.

Все это как-то не сразу до меня доходит. Читаю еще раз: «Состояние — безнадежное». Дальше говорится, что жена Константина Ивановича и три маленькие дочки находятся в эвакуации в городе Андижан Узбекской ССР. Почтового адреса не сообщали.

Разговаривать об этом с К. И. Макарченковым мне не приходилось. При редких встречах мы радовались тому, что увиделись, и тому, что оба живы. А теперь я вдруг почувствовал необычайную душевную горечь и тяжесть. Привыкший в любой ситуации действовать, я, быть может, оттого внутренне и воспротивился полученному известию, что не представлял себе, что я могу сейчас сделать. Что-то должен был и сделал бы в

других обстоятельствах... Вокруг меня стояли командиры полков и эскадрилий, ожидавшие от меня команды на взлет. Еще десятки летчиков готовились получить эту команду через несколько часов. С ощущением неясной вины за то, что все складывается таким образом, я подал команду на взлет...

Погода была — предел возможностей хорошо подготовленных летчиков. Командиры полков и эскадрилий в район встречи прибыли в назначенное время, построились в колонну и легли на курс. Впереди должна быть Висла, но мы увидели не реку, а целое море. Был апрель, в устье реки сильный разлив, и многие населенные пункты затопило. Полетные карты старого издания не соответствовали реально увиденной местности. Все реки [399] изменили конфигурацию береговой линии и сам ландшафт. На маршруте были новые шоссейные и железные дороги, появились незнакомые населенные пункты, изменились контуры многих лесных массивов, а иных вовсе не было на карте. Было очевидно, как трудно будет ориентироваться ведущим групп, когда будет перелет всей дивизии. Некоторые командиры эскадрилий, недавно назначенные на эту должность, имеют еще недостаточный опыт перелета в таких условиях и их необходимо подстраховать опытными летчиками из руководства полков, подумалось мне. В конце маршрута, при подходе к аэродрому посадки, погода еще более усложнилась, видимость стала хуже. В дальнейшем погода не улучшилась, но и не ухудшилась, а это было очень важно.

И все-таки с учетом всех принятых мер подготовки перебазирование, к нашему счастью, прошло вполне нормально. Предосторожности оказались не только нужными, но и крайне необходимыми. Удача стала возможной только благодаря хорошей подготовке всего летного и руководящего состава полков и, конечно, проведенных подготовительных мероприятий и особенно важного из них — рекогносцировочного полета ведущих групп по указанному маршруту до аэродрома посадки и обратно.

Хотелось бы обратить внимание читателя, что все перелеты истребителей на другие фронты происходили, как правило, с лидированием их экипажами бомбардировщиков и в условиях хорошей, устойчивой погоды.

Можно с полной уверенностью сказать, что в таких сложных метеоусловиях нигде и никогда в ходе войны истребители, да еще в составе дивизии, самостоятельно и без лидеров не перебазировались, особенно на другой фронт. Во всяком случае, об этом я не слыхал и не читал ничего подобного в мемуарной литературе. А вот что было, то было: порой и в простых погодных условиях, да еще с лидером, — блуждали и не только блуждали,

но и садились на аэродромы, занятые противником...

Перелет частей дивизии стал, кроме того, прекрасной подготовкой летчиков к действиям в завершающей, Берлинской, операции, проходившей в исключительно сложных условиях.

...Закончить главу мне хотелось бы воспоминанием, относящимся к послевоенному времени.

В начале пятидесятых годов какие-то дела однажды привели меня в Черновицкий обком КПУ. И там, в здании [400] обкома, я встретил Константина Ивановича Макарченкова. Выжил Костя!

С тех пор мы, старые друзья, встречались еще не раз.

Над Берлином

Доверие участвовать в Берлинской операции личный состав дивизии воспринял как большую честь. Всем нам было ясно, что под фашистской столицей сосредоточены большие силы, и тот факт, что наше соединение перебросили на это направление, сам по себе свидетельствовал о его боевых заслугах. Поэтому личный состав готовился к операции с большим подъемом.

Предстояли, конечно, очень нелегкие бои и на земле, и в воздухе. Восточнее Берлина гитлеровцы сколотили сильнейшую группировку. Сюда были стянуты наиболее боеспособные войска, которыми еще располагал вермахт.

Берлинская группировка врага имела в своем составе до одного миллиона человек, 10400 орудий и минометов, 1500 танков и штурмовых орудий и более 3 миллионов фаустпатронов. Существенным моментом было наличие у противника крупных авиационных сил. Под Берлином враг сосредоточил 3300 боевых самолетов. Непосредственно в берлинской зоне было 2000 самолетов, из которых 70 процентов составляли истребители, в числе которых было до 120 реактивных Ме-262, а также самолеты-снаряды. Берлинская зона имела развитую сеть аэродромов, что обеспечивало противнику широкий маневр силами ВВС. Здесь же были сосредоточены сотни зенитных батарей. Непосредственно в районе Берлина находилось 600 зенитных орудий.

* * *

Как только полки 240-й дивизии произвели посадку, я вылетел в штаб 16-й воздушной армии. Командующего армией генерал-полковника авиации С. И. Руденко я не застал и представился начальнику штаба армии генерал-лейтенанту авиации П. И. Брайко. Доложил ему о составе и уровне подготовки соединения, сказал, что полки готовы к перелету на оперативные аэродромы, и попросил радиостанции на каждый аэродром, поскольку наши наземные эшелоны еще не прибыли. К моему огорчению, резервных радиостанций не оказалось. Генерал

П. И. Брайко распорядился ждать наземные эшелоны и [401] только после этого перебазироваться на оперативные аэродромы.

Я узнал, что начало наступления планируется на 16 апреля, что решением командующего воздушной армией нашей дивизии поставлена задача вести свободную охоту, но окончательно она будет сформулирована после готовности дивизии к боевым действиям. Потом П. И. Брайко вызвал начальников оперативного и разведывательного отделов, начальника связи и штурмана армии и приказал им ввести меня в курс боевой обстановки. Времени для этого оставалось крайне мало.

Я ознакомился с наземной и воздушной обстановкой, линией фронта, особенно в районе кюстринского плацдарма, с аэродромной сетью противника, получил сведения о составе воздушной армии, о системе управления авиацией в воздухе и был проинформирован по многим другим важным вопросам. Моя единственная просьба свелась к тому, чтобы в полки и в управление дивизии как можно быстрее были доставлены полетные карты и все данные, необходимые для подготовки летного состава и штабов к боевым действиям. Все это к исходу дня мы получили. Не задерживаясь больше в штабе армии, я отбыл в дивизию.

Сначала я был раздосадован тем, что начальник штаба армии не выделил нам радиостанций, но, поразмыслив, пришел к выводу, что без инженерно-технического состава все равно много не навоюешь, стало быть, хочешь не хочешь, а надо дожидаться подхода эшелонов. Настроение поднимала боевая задача, поставленная командующим воздушной армией. Свободная охота — это то, что требует от истребителя инициативы и открывает перед подготовленными летчиками широкие возможности. Я сообщил о поставленной задаче командирам полков и распорядился отобрать для этой работы наиболее подготовленных пилотов. Командиры частей высказали предложение, что было бы крайне полезно, чтобы я, как командир дивизии, провел со всеми летчиками единые установочные занятия, на которых был бы выработан общий подход к решению задач соединения. Целесообразность этого предложения была очевидна, к тому же все полки находились на одном аэродроме. На следующий день — 16 апреля — я провел с летчиками занятия об особенностях и значении свободной охоты.

Свободная охота — это наиболее сложный вид боевой деятельности, требующий большого творчества и высшего [402] профессионального мастерства летной и боевой подготовки, расчетливой и разумной смелости и отваги, то есть особых качеств. Отсутствие их может привести к неоправданным боевым

потерям и подрыву морального эффекта свободной охоты.

Такого рода вылеты являются составной и очень важной частью борьбы за господство в воздухе. Они являются качественной проверкой уровня летной, тактической и огневой подготовки авиаторов, их морального превосходства над противником. Это подразумевает и техническое превосходство самолетов и вооружения. Для ведения свободной охоты определяющим является и количественное соотношение сил нашей авиации и противника.

Господство в воздухе достигается ожесточенной борьбой, проведением боев и сражений в небе при отражении массированных налетов на объекты на поле боя и тыловые цели. Одновременно проводятся систематические удары по аэродромам противника и его авиационным базам, при которых уничтожаются не только самолеты, но и летный состав, очень трудно восполнимый в ходе войны.

Свободная охота дополняет эту борьбу действием мелких групп, пар и звеньев прославленных асов, и этим завоевывается моральное превосходство над врагом, которое деморализует его летный состав. Так завоевывается безраздельное и полное господство в воздухе нашей авиации.

Такие действия, как правило, ведутся в глубине территории противника, в районе его аэродромов и на подступах к линии фронта, на вероятных маршрутах полетов его авиации к нашим объектам. При этом уничтожаются одиночные самолеты, разведчики, замыкающие и ведущие в группах, при сборе групп в районе аэродромов, при взлете на боевое задание и при заходе на посадку. Такая тактика действий наших асов вызывает панику среди летчиков противника, порождает их неуверенность при выполнении боевых заданий, в том числе снижает точность бомбометания и подавл!ет их волю к активному сопротивлению.

Чтобы не скомпрометировать свободную охоту как метод воздушной борьбы, нужна серьезная подготовка. Летчикам-охотникам должна быть присуща инициатива, упорство, дерзость, внезапность и высокая результативность именно первой атаки.

Для этого отбираются самые подготовленные и хорошо слетанные пары и звенья, которые провели наибольшее [403] количество результативных воздушных боев, сбили наибольшее количество вражеских самолетов. Учитывалось и личное желание человека, его умение смотреть и видеть, достигнуть внезапности и скрытности, используя облака, дымку, солнце, подстилающую поверхность и многое другое, а также умение выйти из боя, если соотношение сил и обстановка на стороне противника.

От пилотов требовались высокий уровень тактической и

огневой подготовки, доказанной в воздушных боях, стойкость и моральная уравновешенность, сообразительность, хитрость, быстрая реакция, четкая оценка воздушной обстановки перед боем и атакой. Конечно же, все такие воздушные бойцы должны давать исключительно честные и объективные доклады о результатах каждого боя, не вызывающие сомнений и необходимости в дополнительной проверке.

На занятиях, проведенных с летным составом 16 апреля, я говорил не только об особенностях выполнения этой задачи, но и подчеркнул ответственность, которая возложена на нас.

Подготовительная работа была проведена в короткие сроки. С 18 апреля полки базировались уже на полевых аэродромах франкфуртского направления и были в полной готовности к выполнению боевых задач. Облет линии фронта был завершен, воздушная обстановка известна, система управления авиацией изучена.

* * *

16-я воздушная армия к началу Берлинской операции имела в своем составе 27 авиационных дивизий и 6 отдельных авиаполков. В ней насчитывалось более 3 тысяч боевых самолетов, из них 533 дневных и 151 ночных бомбардировщиков, 687 штурмовиков, 114 разведчиков и корректировщиков и 1548 истребителей. Ни одно оперативное объединение ВВС за всю войну не имело такого мощного боевого состава.

Кроме 16-й воздушной к участию в Берлинской операции привлекалась часть сил 4-й (2-го Белорусского фронта) и 2-й (1-го Украинского фронта) воздушных армий, а также 800 самолетов авиации дальнего действия и около 300 самолетов Войска Польского. Вся авиационная группировка насчитывала 7500 машин. Действия авиации координировал представитель Ставки командующий ВВС Красной Армии Главный маршал авиации А. А. Новиков. [404]

Из этих данных видно, что, хотя по общему количеству самолетов 16-я воздушная армия была существенно сильнее люфтваффе, по истребительной авиации это превосходство было незначительным (1548:1200). Надо также учесть, что в эти 1200 немецких истребителей входили самые боеспособные и самые подготовленные части, которыми еще располагали гитлеровцы. Поэтому борьба в воздухе ожидалась нелегкая.

Задачу борьбы с авиацией противника командующий 16-й воздушной армией возложил на 3-й истребительный авиакорпус (в полосе наступления 5-й ударной и 2-й гвардейской танковой армии) и на одну истребительную авиадивизию 13-го истребительного авиакорпуса (в полосе наступления 8-й

гвардейской и 1-й гвардейской танковой армий). Для борьбы с люфтваффе методом свободной охоты, как уже было замечено, выделялась наша 240-я авиадивизия. Такую целевую задачу истребительное соединение в ходе войны получало впервые. Во всяком случае, мне неизвестно ни одного аналогичного случая. Возможность выделить для свободной охоты такие силы появилась только в конце войны, при возросшей общей мощи советских ВВС. При этом надо иметь в виду, что в 3-м и 13-м истребительных авиакорпусах было немало очень сильных летчиков и прославленных асов, которые тоже вели борьбу методом свободной охоты, так что было бы неправильным полагать, что только одна наша дивизия занималась этим в период Берлинской операции.

Насколько эффективно действовали истребители (все вместе взятые), можно судить по тому, что фактически авиация противника была разгромлена в первые пять-шесть дней операции, причем происходило это в сложных метеоусловиях. Помимо скверной погоды наши действия осложнялись также большим задымлением от разрывов многих тысяч бомб, снарядов, мин, от многочисленных пожаров. Дым часто застилал целые районы и подолгу не рассеивался, так как стояло безветрие. В такой обстановке мы работали практически до конца апреля.

Все это затрудняло нашим летчикам поиск вражеской авиации. Многие бои возникали внезапно, неожиданно для обеих сторон, нередко при большом численном превосходстве противника. Однако чаще всего бои кончались не в пользу фашистов: тут решающим был не только огромный [405] боевой опыт наших летчиков, но и моральный фактор — мы все ощущали близость победы.

Я понимал, что в ходе операции нам могут быть поставлены и другие боевые задачи, в частности, сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков, разведка и т. п. Поэтому, когда однажды пришел приказ быть в готовности к усилению 3-го и 13-го авиакорпусов при отражении налетов противника, это не было для нас неожиданностью.

В первый день операции погода улучшилась после полудня, и авиация противника стала оказывать нам в воздухе сильное противодействие. 240-я включилась в работу несколько позже, но, конечно, мы следили за ходом боевых действий и знали, что 16 апреля отличились летчики 176-го гвардейского истребительного авиаполка Героя Советского Союза полковника П. Ф. Чупикова. Они вели свободный поиск впереди наших наступавших армий в районе Зелов, Мюнхенберг, Бернау и в десяти воздушных боях сбили шестнадцать ФВ-190, не потеряв ни одной своей машины.

При этом в большинстве боев численное превосходство было все еще на стороне противника.

К исходу дня гитлеровцы сбросили на наземные цели пять самолетов-снарядов и четыре Ю-88, начиненных взрывчаткой, но эти меры, конечно, не могли оказать существенного влияния на ход событий.

17 апреля ожесточенные бои в воздухе продолжались. В этот день дважды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб, действуя парой западнее Одера, встретил до сорока ФВ-190. Те шли с бомбовой нагрузкой в восточном направлении. Кожедуб на предельной скорости атаковал замыкающий самолет, который взорвался в воздухе. Фашисты пришли в замешательство, и в это время подоспела группа наших истребителей, которая завершила дело. Тем временем Иван Никитович, возвращаясь на свой аэродром, настиг еще один «фоккер» и расстрелял его в упор. Это была шестидесятая победа знаменитого аса.

18 апреля гитлеровцы пытались после полудня бомбить наши войска большими группами, однако этого достичь не смогли. Наши истребители срывали все попытки вражеских бомбардировщиков прорваться в зону действия наших наземных войск. В этот день 240-я авиадивизия включилась в боевую работу. [406]

19 апреля бои не прекращались до позднего вечера. В целом было проведено 150 воздушных боев, в которых было сбито 112 немецких самолетов. Наша дивизия активно участвовала в этих боях и, как говорилось в официальных документах, «оказала большое влияние на успешное отражение крупных групп самолетов противника»{24}.

20 апреля войска 1-го Белорусского фронта прорвали внешний оборонительный рубеж Берлина и завязали бой на северо-восточных окраинах города. Дальнобойная артиллерия дала первые залпы по фашистской столице. Начался ее штурм.

Утром командующий 16-й воздушной армией поставил 240-й задачу двумя полками вести борьбу с авиацией противника методом свободной охоты в районе Бернау (в 20 километрах северо-восточнее Берлина), не допустить ударов авиации противника по нашим войскам. Один полк следовало держать в готовности для очистки воздушного пространства в районе Фюрстенвальде и Калькберга.

Дивизия выполняла задачу силами 86-го и 133-го гвардейских полков. Непрерывно группами от 4 до 10 самолетов (Як-3 и Як-9) гвардейцы вылетали в указанный район, действовали решительно и не давали немецким самолетам возможности бомбить наши войска. Семь летчиков 133-го

гвардейского авиаполка, которых вел майор Легчаков, провели бой с десятью ФВ-190. В этом бою пары майора А. М. Легчакова и старшего лейтенанта М. Д. Моцакова сбили два «фоккера». Остальные вынуждены были повернуть назад и отказаться от выполнения своей боевой задачи. Наши летчики потерь не имели.

21 апреля бои уже бушевали на улицах Берлина. Нам скорректировали задачу: летчики должны были парами вести штурмовые действия на восточной и северовосточной окраинах города. Погода, однако, испортилась, и это помешало нам действовать с такой же эффективностью, как в предыдущие дни. Однако ко всему привыкшие «горбатые» нанесли в этот день массированный удар по центральной части Берлина. Их встретил сильный огонь зенитной артиллерии. Любопытно, что, несмотря на большое ее количество, ни один наш штурмовик в ходе этого налета не был сбит. Гитлеровские зенитчики [407] были деморализованы и растрачивали тысячи снарядов впустую. Это был верный признак того, что оборона у фашистов — по крайней мере противовоздушная — становится неуправляемой. К такому же выводу приводили итоги воздушных боев. За пять дней операции — с 16 по 21 апреля — летчики воздушной армии провели 628 воздушных боев и сбили 575 самолетов противника. Несмотря на значительные силы немецкой авиации, сосредоточенные в зоне Берлина, она уже не могла оказать сколь-нибудь длительного и серьезного сопротивления. Эти пять дней в воздухе над районами, прилегающими к фашистскому логову, можно охарактеризовать одним словом: избиение. В среднем наши летчики сбивали более ста самолетов в день. Над Берлином безраздельно господствовала наша авиация.

* * *

21 апреля командующий приказал проверить готовность аэродрома Франкфурт для перебазирования полков 240-й авиадивизии и о результатах ее доложить.

Я знал, что на этом аэродроме у гитлеровцев была организована школа воздушного боя и воздушной стрельбы. Здесь они в течение долгого времени готовили своих асов. Качество этой подготовки я должен признать весьма высоким. Не будучи знаком с их методиками и теоретическими разработками, я тем не менее это сполна прочувствовал в воздухе, особенно в 1941–1942 годах. Поэтому я ощущал повышенный интерес к учебной базе немцев и надеялся на то, что они не успели ее уничтожить полностью. Мне хотелось собственными глазами увидеть их тренажеры, приборы, схемы, методические пособия и рекомендации и сравнить все это с тем, что приобрели мы, познавая науку побеждать на нелегком практическом опыте. Я

отправился «инспектировать» франкфуртский аэродром с большой охотой.

Мы выехали на двух газиках. На первой машине ехал командир батальона аэродромного обслуживания со своими помощниками, на второй — я вместе с заместителями командиров 86-го гвардейского и 900-го авиаполков. Этим полкам предстояло базироваться на франкфуртском аэродроме.

Свернув с автотрассы, мы въехали прямо на летное поле. В тот год выдалась ранняя весна, и в двадцатых числах апреля луга и деревья были уже в яркой зелени, а на усадьбах повсюду цвели цветы. [408]

Летное поле казалось в идеальном состоянии, и это тоже радовало. Мы уже проехали от края поля метров 200–250, как вдруг я услышал сильный взрыв, и тут же мы увидели, как шедший впереди газик взлетел на воздух. Автоматически командую шоферу: «Стоп!» Наша машина остановилась, словно с ходу ткнулась в невидимую преграду. Впереди, метрах в сорока, рассеивался дым. С огромным облегчением увидели мы, как яз обломков машины поднимаются командир БАО и его спутники. Поднявшись, не двигаются: смотрят себе под ноги. Нам уже ясно, что под первой машиной взорвалась мощная мина. Теперь, приглядевшись к летному полю, видим, что все оно целиком напоминает шахматную доску, разбитую на квадраты: там, где заложены мины, трава посветлее, а там, где их нет, — потемнее и более густая. Квадратов так много, что просто удивительно, как это мы проехали двести метров и не взорвались раньше. Следы машин хорошо просматривались на примятой молодой траве: мы увидели, что колея не пришлась на центр ни одного светлого квадрата. Она захватывала только края и углы — мины лежали под машиной и по обеим сторонам от колес...

Надо ли говорить, что мы на некоторое время оцепенели. Потом все же аккуратно пошли по следу машин назад, придерживаясь квадратов с густой и темной травой. Шоферу дали команду ехать задним ходом точно по проложенной колее. Риск, конечно, был, но иного выхода мы не видели. Выбрались мы с летного поля без происшествий и только тогда, при выезде с аэродрома на главную дорогу, увидели бойца, которого несколько минут назад там не было. Он самовольно, как выяснилось, отлучился, и это могло всем нам дорого обойтись.

Подъехал лейтенант-сапер, узнал, что произошло, и, не выбирая выражений, объяснил нерадивому солдату все, что он думает по поводу столь халатного несения службы. Потом сообщил нам, что ожидается команда для разминирования аэродрома, она сегодня же приступит к работе. Раньше этого

сделать нельзя было, поскольку летное поле обстреливала артиллерия противника. Дополнительно мы узнали, что совсем недавно здесь проходила нейтральная полоса, западную часть аэродрома занимал противник, восточную — мы. Обе стороны активно минировали свою зону, поэтому разминированием и восстановлением летного поля будет заниматься целый инженерный батальон. [409]

Все данные о состоянии аэродрома я получил и мог уже докладывать командующему воздушной армией. Но по понятным причинам ознакомиться с учебной базой в тот день не мог. Только через несколько дней, когда полки уже перелетели туда, мне удалось найти несколько сохранившихся узкопленочных лент по методике обучения воздушному бою и воздушной стрельбе. «Трофей» был не слишком богатый, но и то, что я видел в фильмах, свидетельствовало о высоком уровне оснащенности немецкой учебной базы. Но воспользоваться этим пособием мне так и не пришлось. Больше того, из-за этих пленок я потом чуть было не хлебнул лиха.

Произошло это года через два после войны, когда я учился в Академии Генерального штаба. Однажды комиссия госконтроля, из аппарата Л. З. Мехлиса, проверяла личные вещи офицеров и генералов, хранящиеся на складе Министерства обороны. Там были и эти злополучные пленки. Они вместе с кинопроектором были изъяты, а самому мне пришлось долго давать объяснения генерал-полковнику Л. З. Мехлису о том, «с какой это целью»...

После памятного для меня знакомства с франкфуртским аэродромом авиация противника активности не проявляла. Сказались огромные потери, понесенные противником в предыдущих боях.

22 апреля наземные войска фронта прорвали внутренний оборонительный обвод Берлина и начали бои за его кварталы. Обстановка на земле оставалась сложной и очень динамичной. 240-я авиадивизия получила задачу обеспечить боевую работу «пешек» и «бостонов», наносивших удары по Франкфурту-на-Одере, но действовали там лишь отдельные экипажи. Поэтому наши пилоты попутно произвели в том районе 52 штурмовки. При этом был подожжен один железнодорожный эшелон, одна автомашина, обстреляны три батареи полевой артиллерии.

Я в паре с майором В. И. Скупченко в этот день вылетел на свободную охоту в район западнее Франкфурта. Мы шли на высоте 2500 метров вдоль автострады на Берлин. На подходе к восточной окраине города, так и не встретив противника, мы повернули назад. Над аэродромом Фюрстенвальде мы были обстреляны вражескими зенитчиками, но немецких самолетов в

воздухе не обнаружили. И только в самом конце нашего маршрута, близ Франкфурта, впереди и ниже увидели шесть ФВ-190, которые, скорее всего, прикрывали свои войска. [410]

Используя преимущество в высоте, мы внезапно атаковали пару»фоккеров», которая держалась выше и правее четверки. Выбранный мной ФВ-190 был подбит. Сильно дымя, с резким снижением и разворотом он вышел из боя. Проследить место падения мне не удалось, так как оставшиеся четыре «фокке-вульфа», очевидно предупрежденные по радио, резко развернулись и приняли бой с нашей парой. Он шел некоторое время на виражах и безрезультатно, но вскоре одна пара «фоккеров» оторвалась и стала набирать высоту. Было ясно, что при продолжении схватки враг получит преимущество. Поэтому для нас самым разумным было выйти из боя.

Противник нас не преследовал. Другие летчики, вылетевшие на свободную охоту, встреч с гитлеровцами не имели.

В конце дня три девятки Пе-2 в сопровождении 32 истребителей нанесли удар по центру Берлина. Были отмечены взрывы большой силы и несколько очагов пожара.

23 апреля дивизия получила задачу находиться в готовности для боевых действий по вызову с КП воздушной армии. Однако вызова в течение дня так и не было.

В тот же день войска левого крыла фронта после ночного штурма взяли город-крепость Франкфурт-на-Одере. В результате этого правое крыло фронта создало угрозу полного окружения Берлина. Войска 8-й гвардейской и 1-й гвардейской танковой армий соединились с частями 1-го Украинского фронта, завершив окружение франкфуртско-губенской группировки противника. Гитлеровская авиация с уцелевших берлинских аэродромов пыталась противодействовать наступлению наших войск. Из-за крайне неблагоприятных условий в воздухе с нашей стороны действовали мелкими группами только штурмовики и истребители.

24 апреля управление 240-й авиадивизии, 133-й гвардейский и 900-й авиаполки производили перебазирование на аэроузел Франкфурт-на-Одере. Части и соединения воздушной армии готовились нанести удар по центру Берлина.

* * *

День 25 апреля для участников Берлинской операции был запоминающимся. Западнее Берлина соединились войска 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов — [411] завершилось долгожданное окружение столицы фашистской Германии.

В тот же день произошло и другое событие, имевшее важный политический международный резонанс: в центре Германии, на

Эльбе, встретились войска союзных армий.

В самом же Берлине продолжались тяжелые бои. Для того чтобы облегчить нашим наступающим армиям этот последний штурм, 25 апреля авиация 16-й воздушной армии нанесла по центральным районам города несколько массированных ударов. Они имели кодовое наименование «Салют», в выборе которого, конечно, отразилось ожидание скорой победы.

В ночь на 25 апреля центр фашистской столицы бомбили 112 тяжелых бомбардировщиков авиации дальнего действия. В этом приняли участие бомбардировщики 16-й воздушной армии.

Днем, между 13 и 14 часами, был нанесен еще один массированный удар с воздуха — второй удар, в котором участвовало 413 бомбардировщиков и 483 истребителя. Под вечер последовал третий удар — 267 бомбардировщиков и 323 истребителя. Бомбардировщики следовали полками с небольшими интервалами в колоннах девяток или звеньев. Бомбометание велось с разных высот — от 800 до 2000 метров. Всего за день было сброшено около 600 тонн бомб.

С немногих уцелевших берлинских аэродромов гитлеровская авиация все еще пыталась оказывать нам противодействие, но это ей было уже не по силам. Подобно тому, как это было сделано под Кенигсбергом, наши истребители обеспечивали работу бомбардировщиков не только непосредственным сопровождением, но действовали и другими эффективными методами. Вся зона действий бомбардировщиков была прикрыта, как бы окаймлена истребителями, которые не допускали немецкую авиацию в этот район. Кроме того, за десять минут до первого удара, произведенного в дневное время, были заблокированы основные вражеские аэродромы. Тем не менее нашим летчикам пришлось действовать в трудных условиях: с утра мешал туман, а после первого массированного бомбардировочного удара весь Берлин заволокло густым дымом, Рассмотреть, что творится внизу, было очень трудно. Тяжелые низкие облака как бы прижимали к земле густые столбы дыма и подолгу не позволяли ему рассеиваться. Снизу, из кромешной задымленной мглы, вели бешеный огонь зенитки, и некоторые наши самолеты были им повреждены. [412] Но и немецким зенитчикам был помехой дым: стреляли фашисты в основном по звуку и наугад. Поэтому при таком интенсивном огне наши потери были сравнительно невелики: из сотен машин, находившихся в воздухе над Берлином, были сбиты только четыре.

В этих крупномасштабных действиях авиации наша дивизия приняла самое непосредственное участие. «Обеспечивая

бомбардировщики и стараясь не допустить к ним вражеские истребители, летчики 240-й иад провели 10 воздушных боев с численно превосходящим противником и уничтожили 9 ФВ-190»{25}.

Как обычно бывало, когда авиация действует массированно, удары, нанесенные по центру Берлина 25 апреля, оказались очень эффективными. Были разрушены многие военные объекты и правительственные здания, десятки сильнейших взрывов свидетельствовали о том, что уничтожены крупные склады с боеприпасами и горючим. Враг понес большие потери в живой силе. Моральное состояние войск, оборонявших город, было окончательно подорвано.

Летчикам, ведущим свободный поиск, было рекомендовано пересекать зону Берлина, где развертывались основные бои с истребителями противника. Это обеспечивало наиболее вероятную встречу с врагом, так как в самом городе и на его окраинах было четыре действующих аэродрома: Ораниенбург, Тегель, Кладов и Темпельгоф. Кроме того, пролет небольших групп истребителей над Берлином вызывал огонь зенитной артиллерии, который большого вреда им не приносил, но приводил к быстрому расходу боезапаса зенитных батарей.

Из-за сложных метеоусловий и задымленности города бои над Берлином были неожиданными и скоротечными. При маневре можно было сразу «потерять» противника: видимость была очень ограниченной. Чаще всего бои ограничивались одной, редко — двумя атаками. Поскольку встречи с фашистами были внезапными, часто — на пересекающихся курсах, нашим летчикам приходилось проводить немало лобовых атак. Пары наших охотников нередко использовали этот прием при встрече с целыми группами ФВ-190. Замечу, что бои над Берлином, несмотря на наше полное превосходство в воздухе, были нелегкими и носили чрезвычайно напряженный характер. [413]

25 апреля я вылетел на свободную охоту в паре с В. И. Скупченко. Проходя над Берлином, мы увидели около тридцати «фокке-вульфов». Их боевой порядок говорил о том, что те идут бомбить наши войска с пикирования. Группа была значительно ниже нас. Я немедленно пошел в атаку на ведущего, но в этот момент он перешел в пикирование, и обстрелять его я не успел. По радио услышал, что другая группа бомбит наши войска на переправе через Шпре. Развернувшись для повторной атаки, я увидел еще восемь ФВ-190, которые, судя по всему, составляли группу прикрытия. Они находились с нами на одной высоте и быстро приближались. Пришлось принять атаку одним-единственным способом: пойти на эти «фоккеры» в лоб.

Сближаясь с немецкими истребителями на встречных курсах, мы с майором В. И. Скупченко открыли огонь. Гитлеровцы проявили характер, и был момент, когда мне казалось, что лобовое столкновение неизбежно. Сам я отворачивать не собирался, а фашист оказался опытным и хладнокровным летчиком. Но в последний миг он не выдержал и отжал самолет. Разошлись мы «впритирку», и в это время пара «фоккеров», которая имела превышение, ринулась на нас с передней полусферы. Ситуация осложнялась: мы вели бой с тремя парами, а четвертая держалась выше и в любой момент могла атаковать.

Сделав энергичный разворот влево, я быстро зашел в хвост четверке, которая тоже была в левом вираже, и с короткой дистанции сбил «фокке-вульф». Одновременно со мной Скупченко атаковал второго ФВ-190 и подбил его. Пара, которая держалась выше нас, вступать с нами в бой не решилась, остальные «фоккеры» ушли.

Сбитый мной самолет упал в центре Берлина у самого стадиона «Олимпия». Впоследствии 9 мая, когда все уже было позади, я осматривал город. Заехал и в тот район, куда 25 апреля рухнул сбитый мной «фокке-вульф». Он все еще лежал там, возле стадиона, — убирать его было некому. Но это было 9 мая, а 25 апреля, после проведенного боя, я совершил еще один боевой вылет, правда, не парой, а звеном. Кроме В. И. Скупченко — моего постоянного напарника, со мной были мой заместитель полковник А. П. Николаев и штурман дивизии майор Е. М. Свитнев. Над центром Берлина мы фашистов не встретили и пошли к западной окраине, к аэродрому Кладов. При подходе туда обнаружили два взлетающих Ме-109, но атаковать их не успели: «мессеры» [414] уже были в воздухе и, не набирая высоту, ушли на бреющем на запад. При нашем появлении зенитная артиллерия открыла сильный огонь. Между тем — мы это видели — на старте находилось в готовности к взлету еще 4 Ме-109. Я решил их штурмовать. Первую атаку по моей команде мы произвели всем звеном. Потом я приказал паре Николаева прикрыть нас, и мы со Скупченко сделали второй заход. После этого роли поменялись: наша пара прикрывала, а пара полковника Николаева штурмовала. В воздухе гитлеровцев не было. Мы сожгли те четыре Ме-109, которые готовились к взлету, и еще несколько самолетов повредили. Несмотря на сильный зенитный огонь, наша четверка повреждений не имела.

В тот же день летчики 86-го гвардейского авиаполка старший лейтенант А. И. Калугин, старший лейтенант Г. И. Жилкин и лейтенант М. А. Ярыгин сбили три ФВ-190. Еще двух «фоккеров» поджег гвардии капитан П. Я. Головачев из 900-го

истребительного авиаполка. Свою долю в этот успех внесли тогда и гвардейцы 133-го полка. Три «фокке-вульфа» сбили летчики Д. Моцаков, Б. Рябов и Г. Дроз.

В ночь на 26 апреля 574 бомбардировщика 18-й воздушной армии нанесли еще один мощный удар по военным объектам центра города. В этом налете приняли участие и ночные бомбардировщики 16-й воздушной армии.

26 апреля войска фронта начали штурм центральных районов Берлина. С этого времени авиация воздушной армии перешла к тактике действий мелкими группами. На боевые задания посылали лучшие экипажи штурмовиков и мелкие подразделения пикировщиков. В этот день наша дивизия находилась в готовности действовать по команде с КП армии, но, как уже бывало не раз в период операции, вызова в тот день не последовало.

На следующий день нам была поставлена задача обеспечить сопровождение бомбардировщиков 6-го авиакорпуса, но боевую работу они не вели. К исходу дня стало известно, что фашистское командование, потеряв все берлинские аэродромы, использует для взлета и посадки самолетов главную аллею в парке Тиргартен, имеющую бетонное покрытие. Командующий немедленно отправил туда четыре отлично подготовленных экипажа Ил-2. Прямыми попаданиями бомб штурмовики вывели аллею из строя, а позже два снайперских экипажа «Петляковых» окончательно добили этот последний гитлеровский «аэродром» в зоне города. Такое «внимание» было оказано бетонированной [415] полосе не случайно: наше командование принимало меры для того, чтобы никто из нацистских главарей в последний момент не мог бы воспользоваться самолетом и ускользнуть. В дальнейшем над этой аллеей патрулировали наши истребители, чтобы исключить даже чисто теоретическую возможность бегства на самолете.

28 апреля из-за плохой погоды работы у нас тоже не было. И авиация противника в воздухе не появлялась. В этот день соединения воздушной армии под минометным и зенитным огнем начали перебазирование на берлинские аэродромы. Для нас — если иметь в виду масштабы воздушной армии — это было знаменательным событием. Первой начала перемещение 193-я истребительная дивизия 13-го авиакорпуса генерала Б. А. Сиднева. 515-й истребительный авиаполк этого корпуса был переброшен на известный берлинский аэродром Темпельгоф. Он повидал всех фашистских лидеров. Там звучали зловещие хвастливые речи, оттуда непосредственно коричневая чума расползлась по многим странам. И здесь же Геринг давал

клятвенные обещания силами люфтваффе стереть с лица земли Москву и Ленинград. Теперь же в ненастный день 28 апреля 1945 года сюда, на Темпельгоф, производили посадку летчики 515-го истребительного авиаполка, может быть, даже не зная всего того, что было связано с этим аэродромом. Что означал для наших воинов берлинский аэродром, если сам Берлин лежал в руинах и был окутан черным дымом и облаками пыли от битого камня? А еще предстояло несколько суток кровопролитных боев — фашизм, потерявший уже абсолютно все, цеплялся за эти руины.

Другие истребительные полки 193-й авиадивизии были перебазированы на аэродром Шенефельд.

Это было смелое и необходимое мероприятие. Оно облегчало прикрытие наших войск, сражавшихся в городе и западнее него.

На исходе 28 апреля генерал С. И. Руденко поставил мне задачу проверить готовность аэродрома Ораниенбург к перелету туда штаба дивизии и одного из полков. При этом командарм сообщил, что связи с инженерным батальоном, восстанавливающим этот аэродром, в данный момент нет, и потому о готовности поля к приему самолетов неизвестно. Восстановленная полоса и ее направление должны быть обозначены вешками, хорошо заметными с воздуха. Аэродром Ораниенбург располагался на северной окраине Берлина. [416]

29 апреля, когда наши войска продолжали вести ожесточенные бои за центр города, возросло вдруг сопротивление вражеской авиации. Над городом появлялись мелкие группы немецких самолетов и пытались атаковать наши части. В основном это были ФВ-190, которые ходили шестерками и четверками. Ночью одиночные транспортные Ю-52 пытались доставлять грузы блокированным в городе войскам. Это было все, на что еще способна немецкая авиация.

Выполняя приказ командующего, 29 апреля я вылетел на свободную охоту с попутной проверкой готовности аэродрома Ораниенбург. Со мной вылетели майоры Скупченко и Свитнев.

Над центром Берлина самолетов противника не было. На аэродромах Тегель, Кладов, Вензекендорф и Шенвальде пусто — картина та же самая. Авиация противника, в том числе и истребители, покинула аэродромы Берлина и его окрестности и теперь базировалась севернее, откуда еще пыталась вести боевые действия.

Не встретив фашистов, мы взяли курс на Ораниенбург. Сделав над аэродромом два круга — на высоте 800 и 400 метров, — мы не обнаружили ни восстановленной полосы, ни людей. Зато хорошо были видны многочисленные повреждения. Это был основной аэродром известной авиационной фирмы

«Хейнкель», имевший три бетонные взлетно-посадочные полосы. Его нещадно бомбила авиация союзников — следы этих налетов мы видели: около 900 воронок. Они, забросанные свежей землей, с воздуха ничем не отличались от незасыпанных. Вешек, которыми должна была быть отмечена восстановленная полоса, мы обнаружить не смогли.

Я приказал по радио майорам Скупченко и Свитневу находиться под облаками и прикрывать меня, а сам решил снизиться и повнимательнее все осмотреть. Но и о высоты 50 метров восстановленной полосы я не увидел. При повторном заходе я выпустил для уменьшения скорости шасси и наконец увидел нужное мне направление. То, что должно было быть обозначено вешками, отмечено было едва заметными тонкими ветками, которые сверху просто не были видны. Я убрал шасси, перевел взгляд на своих ведомых, которые находились впереди и выше, и вдруг увидел, что сзади, из облаков, звено за звеном вывалились две четверки ФВ-190, которых ни Скупченко, ни Свитнев не видели. Я закричал по радио: «Сзади «фоккеры»!» Но было поздно. «Фокке-вульфы» открыли огонь, [417] и один наш истребитель загорелся. Летчик выпрыгнул с парашютом и начал снижение, но фашисты стали расстреливать парашютиста. Еще не зная, кто из двоих сбит, я передал другому летчику, что спешу на помощь и чтобы он, пока я не наберу высоту, прикрыл товарища и обеспечил ему нормальное приземление. Пока это происходило, появилось еще одно звено «фоккеров». Но оно в бой не вступало — барражировало в стороне.

Я торопился. Набрав скорость, с горки, с разворотом, я вышел в район снижения парашютиста. «Фоккеры» поочередно обстреливали беззащитного летчика. Мое появление было для них неожиданным: вероятно, до этого они меня не видели. Сверху падал охваченный пламенем один из ФВ-190 — его сбил майор Свитнев, которого я узнал по позывному. Так что теперь я знал, что на парашюте спускался майор Скупченко.

Задача наша состояла в том, чтобы каждый раз немедленно переходить в контратаку и не позволять очередному фашисту вести прицельный огонь по В. И. Скупченко. Главным было не пропустить ни одной атаки. Мы взаимодействовали, но каждый из нас бился самостоятельно, оценивая обстановку, наблюдая друг за другом и согласуя свои атаки с маневрами «фокке-вульфов». Попытка связать нас боем и отвлечь от прикрытия парашютиста гитлеровцам не удалась.

В ходе этого боя мы чувствовали, что немцы уже не те. Они явно были деморализованы. Их было одиннадцать, а нас только двое; при этом мы были связаны задачей прикрывать своего

товарища, и потому маневр наш был ограничен. Кроме того, бой неумолимо приближался к земле, а у противника на высоте был солидный резерв — целое звено. Тем не менее после приземления майора Скупченко «фоккеры» вышли из боя, даже не попытавшись потягаться с нашей парой, хотя имели более чем пятикратное превосходство и явное выгодное тактическое положение. Сначала я не понял, почему они не стали нас атаковать. А потом стало ясно: в последние дни проигранной войны гитлеровцы просто уже не хотели рисковать своей шкурой. Поэтому и стреляли только в безоружного Скупченко: тут риска не было...

* * *

Что-то не везло мне с осмотром аэродромов. То на минное поле въехали, то чуть товарища не потеряли и сами попали в трудное положение. Казалось бы, на этих [418] волнениях все могло бы и закончиться. Но, как вскоре выяснилось, мне предстояло еще раз испытать судьбу.

Северо-восточнее Берлина на аэродроме Бернау был приготовлен самолет По-2 специально для осмотра Ораниенбурга. После боя, в котором мы со Свитневым прикрывали приземление Скупченко, мы сели на аэродроме Бернау, и я тут же на По-2 снова вылетел на Ораниенбург, чтобы детально осмотреть аэродром и забрать В. И. Скупченко. Я шел на По-2 над пригородами и кварталами северных окраин Берлина на высоте 30–40 метров, когда внезапно на меня свалилась пара Ме-109. Только тихоходность и хорошая маневренность моей машины позволили мне и на этот раз избежать неприятностей. Пришлось сделать несколько виражей вокруг водонапорных башен и других объектов. Когда «мессеры» ушли, я продолжил полет.

Но и это было еще не все. Когда я уже заходил на посадку — самолет был на планировании, — снова выскочили два Ме-109. Уходить мне уже было просто некуда. Едва колеса коснулись полосы, я моментально отвернул влево. В тот же миг снаряды, выпущенные «мессером», легли правее. А второй уже заходил в атаку. Тут я сманеврировать не мог никак, поэтому на ходу выскочил из машины и отбежал в сторону. По-2 с работающим на малых оборотах двигателем самостоятельно продолжал пробег, когда Ме-109 дал по нему очередь. Но неуправляемый «Поликарпов» оказался везучим. Он остановился у самого капонира. «Мессершмитты» еще два раза обстреляли его, но уничтожить или повредить его не смогли.

Когда «мессершмитты» ушли на север, ко мне подошла машина с польскими офицерами, которые доложили, что западная окраина аэродрома занята частями польской дивизии.

Они сообщили, что видели бой двух «яков» с двенадцатью «фокке-вульфами», который продолжался до самой земли, до приземления летчика, выпрыгнувшего с парашютом, что летчик обгорел, ему оказана первая медицинская помощь и он отправлен в польский полевой госпиталь, который находится километрах в 12–15 от аэродрома.

Когда я назвался, польские товарищи любезно предложили мне автомобиль, на котором я осмотрел подготовленную посадочную полосу и места стоянок. На этой же машине меня доставили в госпиталь, где находился В. И. Скупченко. Василий Иванович был весь забинтован, [419] особенно сильно у него обгорели лицо и руки. Врачи рекомендовали оставить его в госпитале, но Скупченко умоляюще просил забрать его, и я уступил его просьбам.

Но это был поистине «день невезения». На обратном пути наш «кукурузник» еще дважды атаковали Ме-109, и мне снова пришлось виражить вокруг башен, костелов, высоких зданий и даже вокруг деревьев. Забинтованный В. И. Скупченко ничего не видел, но все чувствовал и прекрасно понимал ситуацию. После посадки он сказал, что лучше провести десять боев на истребителе, чем сидеть пассажиром на По-2 да при этом еще и ничего не видеть... К счастью, Василий Иванович вскоре подлечился, поправился и продолжал летать.

Конечно, все эти события в какой-то мере были следствием нашей самоуспокоенности, за что мы чуть было тяжело не поплатились. Чтобы спасти товарища, нам с майором Свитневым пришлось вести бой на пределе возможностей, как в старые трудные времена. Не действуй мы столь активно и решительно, мы бы и боевого друга потеряли, и сами бы оказались в тяжелом положении.

Фашистская столица лежала под нами в руинах — считанные дни оставались до конца войны. Но она еще продолжалась. До последнего дня. И об этом, конечно, никогда не следовало забывать.

* * *

День 29 апреля был последним, когда гитлеровская авиация проявляла еще какую-то активность. В этот день истребители воздушной армии провели 67 воздушных боев и сбили 46 вражеских самолетов. Наши потери составили 2 самолета{26}.

30 апреля в Берлине продолжались упорные бои. Наши войска занимали квартал за кварталом. В этот день над рейхстагом было поднято Знамя Победы. Но противник еще не капитулировал.

Истребители воздушной армии в воздухе с немецкой

авиацией в этот день уже не встречались. Наша дивизия должна была прикрывать бомбардировщики Ту-2, но из-за сложных метеоусловий вылет их был отменен.

В ночь на 1 мая 10 транспортных самолетов противника сбросили грузы окруженному берлинскому гарнизону. Днем над городом появлялись небольшие группы «фокке-вульфов» — от четырех до шести самолетов. [420]

2 мая утром сдался в плен командующий обороной Берлина. По требованию нашего командования он подписал приказ берлинскому гарнизону о капитуляции. Началась массовая сдача в плен фашистских солдат и офицеров. Наши войска полностью овладели Берлином, была окончательно ликвидирована франкфуртско-губенская группировка.

1 и 2 мая нашей дивизии боевые задачи уже не ставились. По моему распоряжению полки (по одной эскадрилье от каждого полка) несли боевое дежурство.

3 мая личный состав дивизии производил перебазирование на аэроузел в районе Ораниенбурга. В этот день произошло боевое столкновение группы руководящего и технического состава 133-го гвардейского истребительного авиаполка (20 человек) с группой гитлеровцев (30 человек), не подчинившихся приказу о капитуляции. Почти четыре часа пришлось вести с ними бои в районе аэродрома Вензекендорф, на который должен был перебазироваться полк. В конце концов 22 оставшихся в живых фашиста сдались в плен. С нашей стороны потерь не было.

С 3 по 8 мая войска фронта продолжали наступление в западном направлении, уничтожая отдельные части и группы гитлеровцев, которые стремились сдаться англо-американцам и оказывали сопротивление нашим войскам. 240-я истребительная авиадивизия в эти дни боевых задач не получала.

* * *

Говоря о некоторых итогах завершающей схватки с гитлеровским фашизмом, касающихся борьбы в воздухе, следует заметить, что обстановка в целом была для нас благоприятной, превосходство советских ВВС над люфтваффе было доминирующим. Перед началом операции мы ожидали более упорного сопротивления авиации противника: сил у гитлеровцев было еще достаточно, к тому же им предстояло защищать свою столицу. Однако сколько-нибудь серьезного противодействия в воздухе они не оказали. Объяснить это можно только одним: фашистские летчики чувствовали, что исход борьбы в целом уже предрешен, им уже не за что было драться. Это мы видели уже в ходе воздушных боев над Берлином, когда немецкие истребители, даже имея порой численное и тактическое превосходство над

нами, вели себя пассивно. [421]

Погодные условия в течение всей операции были сложными, и это не позволяло нашему командованию использовать авиацию во всю ее силу. Особенно — возможности бомбардировщиков. По этой же причине и наши штурмовики вынуждены были в большинстве случаев действовать лишь мелкими группами.

Не была использована в полную силу и наша 240-я истребительная авиационная дивизия. Мы вступили в сражение через два дня после начала операции, когда период наиболее напряженных воздушных боев над Берлином еще продолжался и мы могли бы вести боевые действия с большим напряжением. Обстановка в воздухе этого требовала. Кроме того, мы потеряли еще несколько дней, когда находились в готовности к сопровождению бомбардировщиков, но из-за плохих метеоусловий эти вылеты не состоялись. Таким образом, по ряду объективных причин наша дивизия в Берлинской операции не показала все те возможности, на которые она была способна, и, как и все другие соединения воздушной армии, провела ее далеко не с полным напряжением. Мы выполнили всего 400 с небольшим вылетов, провели 22 воздушных боя, в которых было сбито полтора десятка самолетов противника. В этих боях наиболее отличились капитан П. Я. Головачев, капитан Д. П. Моцаков и старший лейтенант А. И. Калугин, каждый из которых сбил по два вражеских самолета.

Берлинская операция для 240-й истребительной авиационной дивизии оказалась итоговой в Великой Отечественной войне. За годы войны летчики соединения произвели 20 206 боевых вылетов, проведя в воздухе 18 743 часа. Они участвовали в 664 групповых воздушных боях, в которых сбили 757 самолетов противника. Несколько сотен вражеских самолетов было уничтожено ими на земле при ударах по немецким аэродромам. К этому надо добавить сотни автомашин, бронетранспортеров, орудий, цистерн, паровозов, катеров, барж и другой военной техники врага, уничтоженной при действиях по наземным целям. И, конечно, нами были выведены из строя тысячи вражеских солдат и офицеров{27}.

В разное время из семи истребительных авиационных полков, входивших в состав 240-й авиадивизии, пять стали гвардейскими, 12 лучших летчиков были удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Гвардии капитан [422] П. Я. Головачев был удостоен этого высокого звания дважды, хотя и уже не в нашем соединении.

Участвуя во многих крупных наступательных операциях, наша дивизия получила 17 благодарностей Верховного

Главнокомандующего. 1230 летчиков, офицеров штаба, инженеров, техников, младших специалистов и рядовых были награждены орденами и медалями.

Для каждого воевавшего человека годы, проведенные на фронте, — это ни с чем не сравнимый период жизни. После войны я занимал различные командные должности в ВВС и ПВО, но во все времена был горд и счастлив тем, что в Великую Отечественную мне довелось командовать прекрасными, беззаветно преданными своей Родине людьми, мужественными, неустрашимыми воздушными бойцами.

Сам я за годы войны произвел 249 боевых вылетов, провел 69 воздушных боев. Что же касается сбитых самолетов, то по архивным данным на моем счету числятся 18 сбитых лично и еще 20 самолетов — в группе.

Таковы некоторые краткие итоги нашей боевой деятельности в суровые годы всенародной борьбы с фашизмом.

В послевоенные годы

В конце лета сорок пятого года я получил свой первый с начала войны отпуск и испытал странное, полузабытое и многим фронтовикам знакомое ощущение: мы разучились тратить время на себя. Однако привычка к деятельному образу жизни взяла свое, и я неплохо организовал свой досуг. Осенью, к концу отпуска, хорошо отдохнув, я был готов энергично начать совершенствование учебной и летной подготовки в своей авиадивизии, но командовать ею мне больше не пришлось. Я был назначен командиром истребительного авиасоединения.

Прибыв к месту службы, я представился своему новому начальнику К. А. Вершинину. Должен напомнить, что перед Белорусской операцией в 1944 году 240-я авиадивизия была передана в состав авиации 2-го Белорусского фронта, но едва мы успели перебазироваться, как пришел новый приказ о включении соединения в состав 1-й воздушной армии 3-го Белорусского фронта. Так что служить с К. А. Вершининым в годы войны мне не довелось. Тем не менее он меня, как выяснилось, знал [423] и, кажется, обрадовался, что меня назначили командиром соединения именно к нему.

Главной и первоочередной задачей для себя в тот период я считал знакомство с командирами дивизий и полков. Летал в соединения и части и всюду, увы, видел одну и ту же картину: плановых и регулярных занятий с летчиками не проводилось, учебная база для этого только готовилась. Кое-что мне было уже знакомо по той обстановке, которая в первые послевоенные недели складывалась в полках 240-й авиадивизии. Демобилизация... Но там по моему приказу быстро приступили к

плановой командирской подготовке, что дисциплинировало личный состав. Здесь же все надо было начинать с большим опозданием.

Собрав командиров дивизий, я приказал в десятидневный срок организовать все необходимое для регулярной учебы и понял, что такой поворот дел для некоторых из них — неожиданность. По истечении установленного срока начал проверку. Результатами я был вполне удовлетворен. Только в соединении, которым командовал полковник (фамилию я по известным причинам не стану называть), даже ни одного класса не было подготовлено. «Война нас всему выучила», — невозмутимо объяснил комдив. Он был искренне убежден в том, что учиться уже нечему. И это был хороший летчик и опытный командир-практик. Я немало встречал таких в годы войны — командиров полков и даже дивизий. Их личного боевого опыта и чутья часто хватало на то, чтобы результативно вести тяжелую будничную работу войны, по... если командир не работает над собой регулярно, его, прямо скажем, самоуверенность рано или поздно становилась серьезным тормозом в меняющихся условиях, особенно при поступлении на вооружение новых, более совершенных и более сложных самолетов. Надо было искать другие эффективные методы их освоения и обучать подчиненных новым тактическим приемам работы на этих машинах.

Полковник, искренне полагавший, что война уже всему выучила, в тот момент не предполагал, что по распоряжению К. А. Вершинина мне предписывалось одного из командиров дивизий отправить на курсы усовершенствования в академию. Поэтому я не стал объяснять ему необходимость серьезной теоретической подготовки, зная, что в академии это сделают лучше, а просто сказал: [424]

— Раз не можете и не хотите учить — будете учиться сами. Собирайтесь на учебу в Монино.

Реакция была поразительной. Комдив взмолился:

— Дайте мне, товарищ генерал, пять дней... Только пять...

Когда истекли эти пять дней, я снова побывал в дивизии и был изумлен: учебные кабинеты были подготовлены по высшему разряду. Столы, доски, аккуратные схемы, макеты, даже очень красиво оформленные облака из ваты под потолком, между которыми на едва заметных нитях висели макетики самолетов, которые можно было перемещать, наглядно показывая тактические приемы группы самолетов в воздушном бою... Я поблагодарил полковника за все это, но тем не менее приказа своего не отменил, и вскоре он убыл в Монино.

Этот эпизод вспомнился, как говорится, к слову. К тому, что

осенью сорок пятого года личный состав соединения приступил к планомерной учебной работе. Жизнь в частях стала более осмысленной, вошла в твердый режим, улучшилась дисциплина, постепенно решены были и многие бытовые проблемы. Люди почувствовали вкус к работе.

С К. А. Вершининым мне служить пришлось недолго. Через некоторое время после своего назначения командиром соединения он стал главкомом ВВС.

...Рассказывая о первых послевоенных месяцах, я хочу дать понять читателям, что никаких долгих перерывов, пауз и послаблений, вызванных совершенно зримой гранью между окончанием войны и началом мирного времени, в подготовке военных летчиков и не должно было быть. Некоторая вполне понятная психологическая расслабленность людей, одержавших невиданную в истории победу, в целом довольно быстро прошла под влиянием жестоких политических реалий того времени. Считаю, что некоторые послабления допустили и мы, командиры. Совершенствовался добытый в длительной и тяжкой борьбе боевой опыт. Молодое послевоенное летное пополнение в те годы попадало в среду ветеранов и в повседневной совместной службе быстро мужало, перенимая многие ценнейшие навыки боевых летчиков, участвовавших в войне.

Примерно в начале сорок девятого года, когда я уже командовал авиационным соединением противовоздушной обороны, меня вызвал командующий ПВО страны [425] маршал Л. А. Говоров и сказал, как бы заранее не сомневаясь в моем согласии:

— Сейчас поедем к хозяину. Вы планируетесь на должность командующего воздушно-десантными войсками.

Это было для меня совершеннейшей неожиданностью. И от такого высокого назначения я ни радости, ни оптимизма не ощутил. Я — летчик, а ВДВ — это совсем иной род войск.

Сказал об этом Леониду Александровичу.

Он удивился:

— Вы отказываетесь? Так уже решил товарищ Сталин, что десантными войсками должен командовать авиатор. Отказываться нельзя. Вопрос уже решен, сейчас мы едем.

— Буду отказываться и у Сталина, — заявил я.

— Напрасно. Себе хуже сделаете, — заметил маршал.

Только собрались мы идти к машинам, как вбежал в кабинет офицер и протянул Л. А. Говорову какую-то, судя по всему, очень срочную депешу. Говоров читает ее, а потом протягивает мне.

Читаю. В сообщении говорится, что в одной из подчиненных мне частей «раскрыт контрреволюционный заговор группы

офицеров». Я моментально представил себе знакомых мне людей — командира части, штабников, политработников, многих летчиков — и улыбнулся. Маршал с тревогой смотрел на меня.

— Это чушь, — сказал я, продолжая улыбаться.

Зазвонил правительственный телефон. Маршал взял трубку. На проводе был, как я понял, Булганин.

— Читал, — ответил Л. А. Говоров на заданный, видимо, ему вопрос.

Я понял, что речь шла именно об этом нелепом донесении. Как мне сообщил потом маршал, Булганин ему сказал: «После этого к хозяину идти нельзя...»

— Не было бы счастья, да несчастье помогло, — заметил я, все еще улыбаясь. — Насколько я понимаю, вопрос о моем назначении уже снят.

Но Говорову было не до юмора. Я получил указание немедленно вылететь в соединение. Не успел прилететь — на посадку заходит транспортный Си-47, из которого вышла группа людей — все генералы НКВД. Буквально через минуту приземлился еще один самолет. [426]

Снова одни генералы — на этот раз комиссия из Министерства обороны. Но я уже успел выяснить, в чем дело. Для этого мне понадобились даже не часы, а считанные минуты.

А дело было в том, что в одном из полков политработник из управления соединения проводил обычные политзанятия. В ходе их он коснулся экономического положения в деревне, причем, как я понял, по заранее заготовленной бумажке прочитал бодрый текст о том, что село, преодолев разрушения войны, процветает, колхозники имеют на заработанные трудодни все необходимые продукты, живут зажиточно, счастливы — и тому подобное. Естественно, у летчиков возникли вопросы. У всех ведь связь с домом наладилась, многие в отпусках побывали у родных и своими глазами видели «процветание» в первые послевоенные годы. Расхождение между реальной жизнью и тем, о чем говорил не слишком дальновидный политработник, воспринималось летчиками как откровенная демагогия. Они стали аргументированно возражать ему и задавать вопросы. Офицер толком не сумел ничего ответить, растерялся, а когда после занятий встретил командира, доложил ему, что его «потрясло». Тот вместе с ним зашел в свой кабинет и отправил в высокие инстанции паническое сообщение, а точнее — донос на своих же летчиков, после чего, нетрудно понять, колесо завертелось... Все обошлось на редкость удачно. Для высоких инстанций, которые были приведены в действие по ничтожному поводу, было совершенно ясно, что виновник всей суматохи — человек очень

недалекий.

А спустя некоторое время я был назначен командующим ВВС округа на юге страны, и в моей службе начался новый этап.

Многие районы, в которых располагались наши гарнизоны, в те годы были совсем не обжиты. Офицеры с семьями ютились в палатках, питьевой воды не было, а в некоторых из тех районов, где она была, ею невозможно было пользоваться из-за солености и опасности эпидемий. Удушливые, знойные южные ветры, дующие в течение продолжительных периодов с известным постоянством, поднимали в воздух на большую высоту тонны мельчайших частичек песка и пыли. Это приводило к быстрому износу реактивных двигателей, ресурс которых мы могли использовать только на одну треть. Помимо известных плановых задач, которые мы решали [427] в процессе напряженной учебно-боевой подготовки, нам пришлось искать немало нестандартных решений именно в той специфической обстановке. В частности, творческими силами инженерно-технической службы мы изготовили, опробовали и поставили на самолеты специальные фильтры, которые улавливали за летный день один, полтора стакана песка. При этом из-за частичного уменьшения мощности двигателя несколько уменьшалась максимальная скорость и потолок самолета, но зато получили возможность использовать двигатели до полной выработки моторесурса, чем сэкономили государству немалые материальные средства. За сравнительно короткий период в извечно диких местах мы построили новые аэродромы, городки, дороги, провели водопровод, решили массу санитарных проблем.

Но ряд вопросов мы в то время своими силами решить не могли, в частности обеспечения летчиков нормальными жилищными условиями. И я написал письмо на имя Сталина.

Вскоре состоялось заседание Политбюро ЦК КПСС. Как мне потом стало известно, Сталин, убедившись, что все присутствующие читали мое письмо, уточнил, сколько всего бесквартирных офицеров. Ему назвали. Был вызван Поскребышев, и тот доложил, что в стране есть 3200 финских домов, не поставленных на фундамент. Сталин тут же предложил Политбюро передать все эти домики в мое распоряжение. Таким образом, мы не только решили наши жилищные проблемы, но и кое в чем смогли помочь нашим соседям по округу — у них тоже было трудное положение с жильем. Правда, после столь успешной акции я вынужденно перезнакомился почти со всеми министрами, которые звонили мне, чтобы узнать, что я за человек, из-за которого у них по всей стране изъяли столь нужные им финские домики. Конечно, многие ругали меня, не выбирая

выражений.

В декабре 1951 года я докладывал в Москве Маршалу Советского Союза Л. М. Василевскому ряд текущих вопросов.

— Все это мы учтем, — сказал он, — только не вам уже придется ими заниматься. Вас переводят на другую, весьма ответственную должность.

Деятельность, которой мне предстояло заниматься, носила военно-дипломатический и отчасти политический характер. Идея исходила от Сталина, он до конца своих дней держал эту работу под строгим регулярным контролей, [428] и так же регулярно я делал доклады на Политбюро ЦК КПСС.

Речь идет о той помощи, которую в начале пятидесятых годов мы оказывали странам народной демократии по созданию у них надежной противовоздушной обороны. Работа была принципиально новая, по многим своим аспектам — сложная: аналога не имела ни в чисто техническом, ни в военно-политическом плане и, как это нередко бывало, должна была быть исполнена в очень сжатые сроки.

Конечно, без единого координирующего центра такую работу, охватывающую несколько стран, в чисто профессиональном отношении выполнить было бы просто невозможно. Поэтому у нас в системе Министерства обороны был создан специальный орган, руководство которым доверили мне. Все текущие задания и установки я получал непосредственно от А. М. Василевского и Политбюро, где я регулярно докладывал по всем вопросам решения стоящих задач.

Этой работе Сталин придавал чрезвычайно важное значение. Люди, которые не сразу или не полностью понимали это, тут же за это расплачивались. Должен сказать, что именно так был снят с должности начальника Генерального штаба генерал армии С. М. Штеменко. Речь шла о выделении нам необходимых технических средств и оформлении директивой распоряжений, отданных министром обороны. Штеменко пообещал, но, когда я прибыл к нему, выяснилось, что произошла самая обыкновенная проволочка. Я стал настойчиво просить исполнения распоряжения министра обороны. Но Сергей Матвеевич, как мне показалось, был только шокирован упрямством какого-то там генерал-майора авиации.

Буквально через день или два после моего разговора со Штеменко я был заслушан на Политбюро. Там же присутствовал министр обороны и начальник Генерального штаба.

Я доложил, что мы всесторонне изучили, проанализировали, свели все в четкую систему, на основании которой выработали вполне определенный конкретный план действий.

Казалось, все идет хорошо. Но тут Сталин спросил, почему мы не приступили уже к реализации того, что нами намечено, что тормозит дело. Я ответил, что министр обороны оказывает нам большую помощь, благодаря [429] которой во многом мы успели за короткий срок провести фактически всю подготовительную работу. Но Генштаб, к сожалению, не всегда с должной оперативностью выполняет распоряжения министра, из-за чего и возникают задержки. Я конкретно объяснил, в чем именно это выражается.

Судьба С. М. Штеменко была решена.

...Работа нашего управления была развернута с первых дней его создания и охватывала все братские страны. В каждой из стран она продолжалась 10–14 суток, а по возвращении из очередной поездки я первым делом обязан был сделать доклад на Политбюро. Сталин в то время уже часто болел и был не на всех заседаниях. Когда он бывал, иногда задавал вопросы, касающиеся непосредственно нашей работы, а иногда и более широких сфер, чем то, что составляло нашу непосредственную работу.

Речь шла, в частности, о ряде вопросов, которые входили в компетенцию правительств тех стран, где мы работали. Я ведь не был уполномочен нашим правительством их решать.

Сталин выслушал спокойно и заметил:

— Тут вы, очевидно, правы. Надо будет переговорить с секретарями.

Я понял, что речь шла о руководителях братских партий. В последующих случаях, когда такая необходимость возникала (а она возникала периодически), Сталин уже привычно говорил: «Этот вопрос мы решим с секретарями». И, таким образом, многие возникавшие проблемы быстро снимались.

Как видно даже из этих очень сжатых сведений, я работал, говоря современным языком, «в режиме наибольшего благоприятствования». Однако это не значит, что работать было легко. Тем не менее порученное дело мы довели до конца. Надежный рубеж противовоздушной обороны в странах социалистического содружества в Европе был создан.

...В течение первого послевоенного десятилетия в области укрепления обороноспособности страны нам удалось решить много сложных вопросов. Что касается авиации, то во второй половине пятидесятых годов мы располагали надежной, отвечающей современным требованиям боевой техникой и имели неплохой задел на будущее. [430]

В конце пятидесятых годов были освоены новые сверхзвуковые самолеты-истребители МиГ-21 и других типов со скоростью 2500 километров в час. В эти годы было принято

решение о значительном сокращении кадрового состава Вооруженных Сил и о свертывании ряда военно-технических программ, работа над которыми уже шла полным ходом.

В тот период как депутат Верховного Совета СССР я принимал участие в очередной сессии. Однажды, когда рабочая повестка была исчерпана, Н. С. Хрущев объявил:

— Все депутаты свободны, военных прошу остаться.

— Когда я летел через океан в Америку, — сказал Н. С. Хрущев, — меня четыре раза перехватывали истребители. Стало быть, в случае войны ни один наш бомбардировщик до цели не долетит. Зачем же нам такие бомбардировщики? Нечего тратить на них средства.

Всем было ясно, что мы в такой форме поставлены перед фактом уже принятого решения.

Далее Н. С. Хрущев дал указание главкому ВМФ свернуть программу строительства крупных надводных кораблей, а те, которые уже строятся, переплавить — стране, сказал он, нужен металл.

— Оставить только подводные лодки, — указал он. Приблизительно так же был решен вопрос и с танками.

— Вопросы есть? — спросил Н. С. Хрущев.

— Никита Сергеевич, — сказал я, — для того чтобы подготовить хорошего летчика, требуется семь лет. И средства на это уходят немалые. Пенсия-то пенсией, но зачем же нам так разбрасываться подготовленными кадрами? Нам же, как я понял, придется увольнять в запас летный состав?

— Что предлагаешь? — спросил Н. С. Хрущев.

— Предлагаю уволенных в запас военных летчиков посадить правыми пилотами на самолеты гражданской авиации.

— Это дельное предложение, — сказал Н. С. Хрущев.

Кроме меня никто из присутствующих, к сожалению, больше не высказался. А спустя несколько лет нам снова пришлось форсировать время, которое мы потеряли, свернув в конце пятидесятых годов ряд перспективных военно-технических программ.

...С тех пор прошло уже более двадцати пяти лет. Мы достигли военного паритета с противостоящими нам [431] государствами. Многолетняя навязанная нам гонка вооружений привела к тому, что оснащенность ведущих держав мира ядерным оружием давно уже перешагнула через все разумные пороги. Ныне реальная возможность уничтожения жизни на Земле превышает природную способность человечества к выживанию. Поэтому оставаться дальше на позициях «ядерного мышления» невозможно. Вторая мировая война, самая разрушительная из

войн доядерной эпохи, была последним предупреждением. В нашем противоречивом и сложном мире задачи по укреплению обороноспособности государств по-прежнему остаются чрезвычайно актуальными, но формулируются в несколько ином плане. Ныне требуется искать такие методы и способы, которые не снижают обороноспособности государств, но при этом снимают угрозу уничтожения жизни на планете. Задача глобальная, качественно новая и беспрецедентная по сложности. И мы готовы последовательно, шаг за шагом, идти путем сохранения мира, предначертанным нам с первых дней образования нашего государства.

Примечания

{1} Г. К. Жуков перед войной и в начале войны был начальником Генерального штаба.

{2} Правда. 30 марта 1985 г.

{3} *Гудериан Г.* Воспоминания солдата. М., 1954. С. 222.

{4} Советские Вооруженные Силы. М., 1987, с. 224.

{5} *Денисов Н. Н.* Боевая слава советской авиации. М., 1953. С. 28.

{6} *Курочкин П. А.* На Северо-Западном фронте. М.. 1962. С. 25.

{7} Здесь корреспондентом допущена неточность: как уже было замечено, на «Харрикейнах» пушек не было. — *Г. З.*

{8} *Типпельскирх К.* История второй мировой войны. М., 1956. С. 271.

{9} История Великой Отечественной войны 1941–1945. М., 1961. Т. 3. С. 365.

{10} ЦАМО, ф. 240, оп. 211547, д. 2, л. 198, 202, 204–213.

{11} См.: *Анищенков П., Шуринов В.* Третья воздушная. М., 1984. С. 89.

{12} См.: История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945. М., 1964. Т. 4. С. 157.

{13} *Там же.* С. 164.

{14} ЦАМО, ф. 35, оп. 283248, д. 6, л. 55.

{15} ЦАМО, ф. 240, оп. 211548, д. 8, л. 102–104, 114, 117, 133, 145, 148–150.

{16} См.: *Василевский А. М.* Дело всей жизни, М., 1987. В. 401.

{17} *Галицкий К. Н.* В боях за Восточную Пруссию. М., 1970. С. 300–301.

{18} ЦАМО, ф. 241, оп. 20591, д. 3, л. 1.

{19} ЦАМО, ф. 241, оп. 20591, д. 92, л. 6.

{20} Там же, л. 5.

{21} *Галицкий К. Н.* В боях за Восточную Пруссию. С. 392.

{22} *Галицкий К. Н.* В боях за Восточную Пруссию. С. 408.

{23} ЦАМО, ф. 240 иад, оп. 2, д. 6, л. 8.
{24} 16-я воздушная. М., 1973. С. 350.
{25} 16-я воздушная. С. 365.
{26} См.: 16-я воздушная. С. 372.
{27} ЦАМО, ф. 240 над, оп. 1, д. 6, с. 5–10.

Список иллюстраций

Георгий Васильевич ЗИМИН

Т. Т. Хрюкин

Ф. И. Шинкаренко

Г. А. Иванов

Руководство 485-го истребительного авиационного полка. Слева направо: Г. В. Зимин, А. А. Воеводин, А. Т. Гришин, В. Г. Лазарев, М. К. Парфенов, 1942 г.

Летный состав 485-го истребительного

На полевом аэродроме в перерыве между боями

Г. М. Головачев

С. Н. Найденов

А. Ф. Хотинский

Постановка боевой задачи командирам эскадрилий. Слева направо: Г. В. Зимин, В. Г. Лазарев, М. В, Габринец. Северо-Западный фронт, 1942 г.

Эскадрилья И. Д. Лихобабина перед вылетом на боевое задание. Северо-Западный фронт, 1942 г.

В штабе полка, начало 1943 года, только что введены погоны. Слева направо: А. Т. Гришин, Г. В. Зимин, Ф. А. Колесников

Руководящий состав 6-й ударной группы

Летчики и техники 72-го гвардейского истребительного авиаполка

Ф. Т. Бутурлин

П. П. Просяник

В. Д. Едким

И. Ф. Тараканов

Летчики эскадрильи А. Н. Деркача, получившие десять боевых самолетов от Трудовых резервов. Снимок послевоенных лет

Оперативно-разведывательный отдел 240-й истребительной авиационной дивизии

Командиры эскадрилий 133-го гвардейского истребительного авиаполка (слева направо): А. М. Легчаков, Ф. Т. Бутурлин, В. А. Крутиков. 1944 г.

К. Е. Ворошилов вручает Г. В. Зимину орден Красного Знамени, 1953 г.

Б. И. Ковзан

А. Красавин

Н. В. Корчагин

Делегация Трудовых резервов в гостях у авиаторов 240-й авиадивизии на фронте в канун Нового 1944 года

Послевоенная встреча Героев Советского Союза — ветеранов 240-й истребительной авиационной дивизии. Слева направо: Г. И. Герман, И. Ф. Мотуз, Г. В. Зимин, А. Н. Деркач, П. К. Лобас

С Александрой Максимовной Зиминой, ветераном 240-й истребительной, бывшим авиадиспетчером, гвардии старшим сержантом

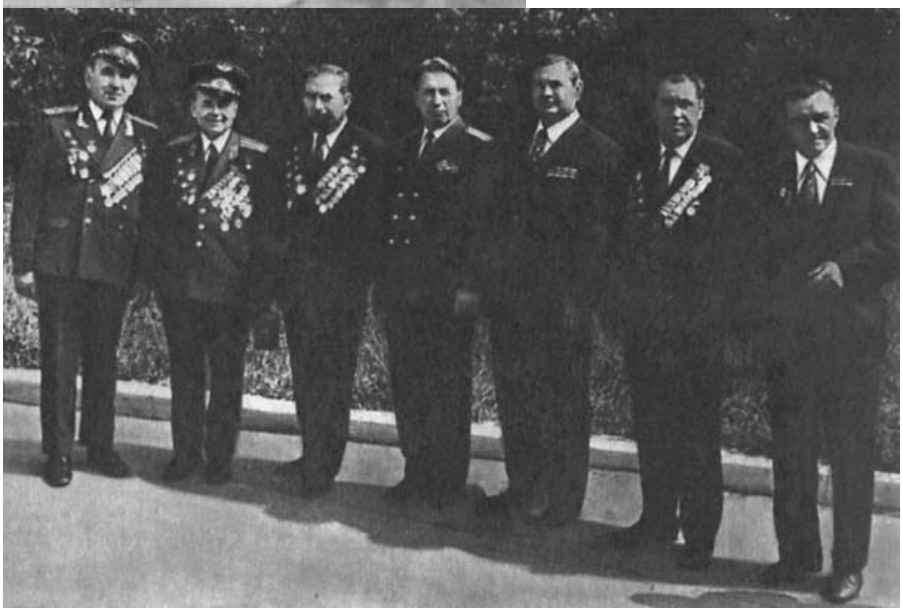


[image][image]



[image][image][image][image][image][image][image][image][image][ima









[image]



[image][image][image]



Содержание

В мирные дни [3]
Дальний Восток [12]
Война — и все же неожиданно... [28]
Трудное лето [41]
У стен Москвы [56]
Новое назначение [79]
Воюют не числом... [92]
Вокруг плацдарма [113]
Аэродромные будни [129]
Конец демянской группировки [145]

Особое задание [165]
Схема в реальность [176]
В небе над Волховом [182]
На новом фронте [210]
В боях за Смоленск [217]
Невельская операция [237]
«Багратион» [257]
Наступление [271]
Подарок маршала Новикова [290]
«Специально подготовленная часть» [306]
На гумбинненском направлении [316]
Период затишья [335]
В Восточной Пруссии [342]
На Кенигсберг! [355]
Накануне [372]
Штурм [379]
Над Берлином [400]
В послевоенные годы [422]
Примечания
Список иллюстраций